

loco revue

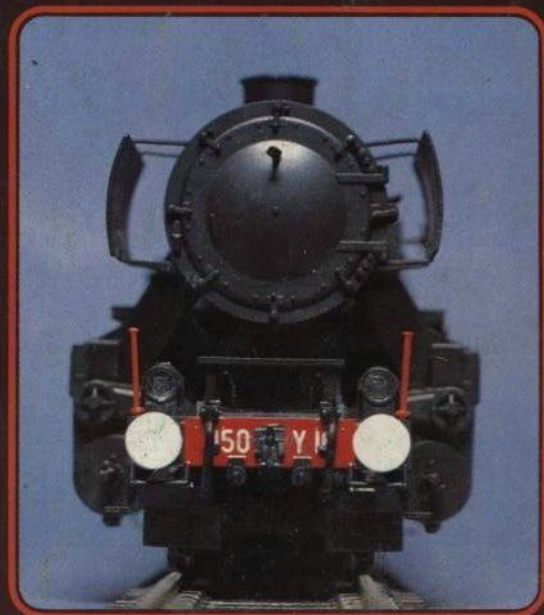
7-8/81 MENSUEL

PHOTOS D'ATMOSPHERE
grand concours

TEST: LA 150.Y SNCF DE LILIPUT

DECOR: UNE REMISE OUEST EN HO

LA GARE DE MOUCHARD AU 1/87



M 1821 - 429 - 18,00 F

429



La première revue française
de modélisme ferroviaire,
fondée en 1937 par
Jean-Edmond FOURNEREAU.
Mensuel publié par les Editions

LOCO-REVUE

Le Sablen, 56400 AURAY

Tél. (97) 24.01.65

N° CPPP 59722

N° Siren 866 401 821 000 16

Directeur de la publication

J.L. Fournereau

Diffusion/Publicité

F. Fournereau

Rédacteur en chef

J.L. Fournereau

Secrétaire général

F.L. Marx

Equipe de rédaction

J.H. Lavie (chef de rubrique)

J.P. Quatresous (rédaction);

R. Le Guellec (dessins);

J.Y. Mahéas (mise en page)

M. Ruelle (composition)

Avec la collaboration de

P. Chenevez; J. Chevassus;

J.F. Couedou; M. Grannec;

X. Jacquet; J.C.; M. Le Guay;

J.P. Guimbert; A. Lelu; Y. Mercier;

J. Leplat; P. Pichon.

Correspondants à Paris

C. Lamming; A. Colombet

Loco-Revue, parution mensuelle
sauf août.

En vente dans les magasins spé-
cialisés, les librairies, les biblio-
thèques de gare et les aéroports.
Prix du numéro (sauf numéros
spéciaux mars, juillet-août et dé-
cembre):

- Le numéro France : 16 F
Etranger : 18 F
- L'abonnement France : 140 F
Etranger : 165 F

C.C.P. 2081-39 Paris

000-0600032-87 Bruxelles

Référence bancaire : BNP Auray

Tous droits de reproduction ré-
servés.

Les manuscrits non insérés ne
sont pas rendus.

Les articles signés reflètent l'opi-
nion de leurs auteurs et ne sont
pas obligatoirement une prise de
position de la rédaction.

Les insertions publicitaires n'im-
pliquent nullement l'engage-
ment de la revue de recevoir
toutes les annonces qui lui se-
raient soumises. Le journal con-
serve l'entière liberté d'y donner
ou de n'y pas donner suite, sans
avoir à fournir motifs ou justi-
fications.

Imp. Châtaudren 22170

Dépôt légal à la date de parution

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

7/8/81

45^e année
Tirage : 28 000 ex.

-
- réseaux modèles :*
575 la gare de Mouchard en HO ou un réseau qui veut être vrai
-
- modélisme :*
584 photos d'atmosphère : un grand concours Loco-Revue
593 3 engins de traction HO faciles à construire: 1. l'YMO 25000
-
- chemins de fer réels*
618 le crépuscule des Mikado-Tender
-
- test*
602 le motoréducteur Escap
612 BB 7200, BB 15000 : Lima face à Jouef et Roco
621 une « Armistice » de prestige : la 1-150 Y 16 Liliput au 1/87
626 T2 RMA : en HO, les trains de luxe existent encore
-
- le décor du réseau*
590 le dépôt vapeur : la remise de Lisieux
-
- électricité*
596 plaque tournante automatique
-
- vapeur vive*
606 une 020 « Cockerill » au 1/20 (voir également p. 600 et 601)
-
- model shopping*
630 AS, Jouef, Liliput, Lima
-
- divers*
**questions et propos (634), pour votre bibliothèque (605), petites annon-
ces (635), à travers les clubs (633), manifestations (633)**
-

NOTRE COUVERTURE :

La 1-150 Y Liliput que vous retrouverez en test page 621

Photo : Francis Marx

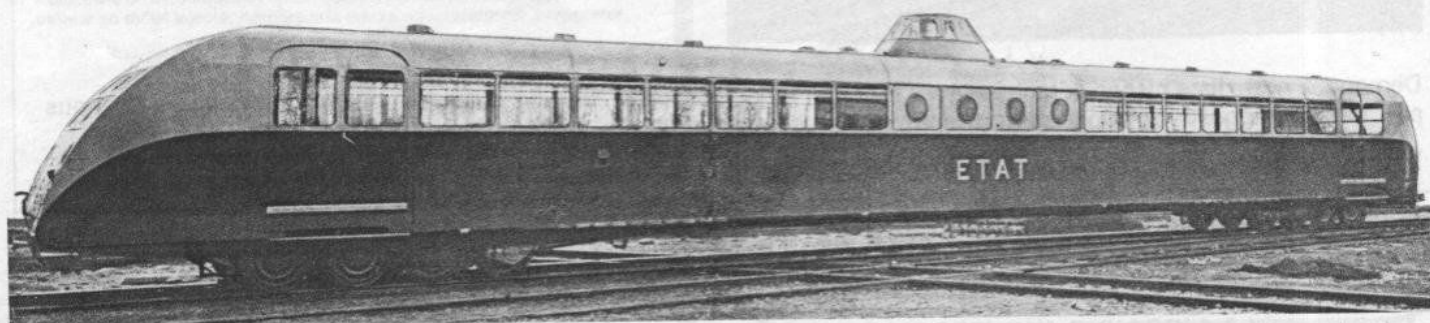
Le train rapide 227 « Lutetia », en provenance de Paris-Lyon et à destination de Milano-Centrale, débouche du tunnel précédant la gare de Mouchard où il est attendu à 11 h. 05. La gare de Mouchard, notre réseau modèle du mois.

Photo : Clive Lamming

sommaire



Un nom prestigieux. Le symbole d'une époque où la technique française triomphait aussi bien sur les circuits automobiles que sur le rail. N'avez-vous jamais rêvé de conduire une 57 ou de faire circuler sur votre réseau l'une de ces splendides automotrices qui furent construites à Molsheim ?



Cela devient possible puisque l'autorail ci-dessus est désormais fabriqué par une usine helvétique, à l'échelle HO. Le même, à l'échelle N sortira avant la fin de l'année. La version HO, malgré sa longueur impressionnante, peut s'inscrire en courbes de 40 cm de rayon. Pour un modèle aussi racé, il fallait un matériau noble, le laiton. Les seules parties non métalliques sont les vitrages. La carrosserie, le moteur, les engrenages, la décoration sont intégralement réalisés dans cette usine qui a chargé notre maison ICA (inter club amateur) d'être son importateur exclusif en France. Vous connaissez le sérieux et le fini des productions suisses. C'est ce que vous apprécierez dans ce modèle dont le prix de vente a été fixé à 1350 francs français (prix déterminé au moment de la conclusion de notre accord d'importation, soit mai 81 et susceptible d'être révisé selon l'évolution du marché des changes). Cette belle pièce est livrée en écrin de bois capitonné, donc aucun problème si vous demeurez loin de Paris et que vous souhaitiez l'acquérir par correspondance. Notre magasin étant fermé au mois d'août, les livraisons commen-

ceront donc au mois de septembre. Mais pour fêter dignement cette nouvelle activité de notre maison, nous avons décidé d'offrir, en juillet, des conditions exceptionnelles aux 500 premiers acheteurs. Si vous souhaitez en bénéficier, écrivez-nous immédiatement, les lettres seront numérotées dans l'ordre exact de leur arrivée. Vous recevrez aussitôt un dépliant avec photos du modèle et les conditions extrêmement avantageuses de cette offre exceptionnelle. Messieurs les commerçants qui désireraient également présenter ce matériel à leur clientèle sont invités à se mettre en rapport avec nous en précisant bien sur leur lettre leur numéro de registre du commerce.

L'autorail Bugatti est produit par Sondermodelle Fabrik Ag Schweiz, ainsi d'ailleurs que d'autres modèles dont, par exemple, une petite automotrice de manœuvre à l'échelle 1/43 qui est déjà en démonstration sur notre réseau où vous pouvez la voir. Le moteur a la particularité d'être autorégulé si bien que l'allure est très régulière et la force de traction parfaitement proportionnelle à la tension dans la voie.

Autres exclusivités I.C.A. :

Sont désormais disponibles, en HO : la remorque d'autorail (voir Loco-Revue N° 427) au prix de 130 francs (deux modèles : 1re et 2e classe) et les voitures Bruhat, repeintes et décorées, avec bogies type PLM à 150 francs. Trois voitures Corail, repeintes et super-détaillées avec sigle RENFE - VTV 1re et 2e classe et VSE 1re classe à 150 F pièce.

En O : les locos diesels américaines de Roco et quelques wagons, plus la voie au mètre et les aiguillages. Le wagon tombereau (Loco-Revue N° 427) à 260 francs plus un couvert type G 4 (sur base Lima) à 210 francs.

Magasin ouvert tous les jours de 9 h 30 à 12 h 30 et 14 h à 19 h 30. Fermeture hebdomadaire le vendredi après-midi et le samedi toute la journée. Ouvert encore le 1er et le 3e dimanche de chaque mois toute la journée.

Ventes promotionnelles chaque 3e dimanche.

INTER-CLUB-ACHETEURS - 31, avenue du Pont-Royal - 94230 CACHAN

LA GARE DE MOUCHARD en HO

ou un réseau qui veut être vrai

texte et photos : C. LAMMING

Le modélisme français va-t-il sortir du naïf petit réseau en ovale avec sa gare posée sur le devant, et ses trains allant de «N'importe-où-ville» à «Ailleurs-bourg» (on reconnaît la gare réf. 1979 du catalogue X...), son tunnel sous mamelon à village savoyard et vaches normandes, sa ville à trois immeubles mitoyens + église + poste + mairie, ses trains sans composition ?

Peut-être que oui, si de plus en plus de lecteurs de Loco-Revue suivent la démarche de Jean Cuynet qui habite dans le Jura, près de la gare de Mouchard.

Il faut donc habiter près de Mouchard ?

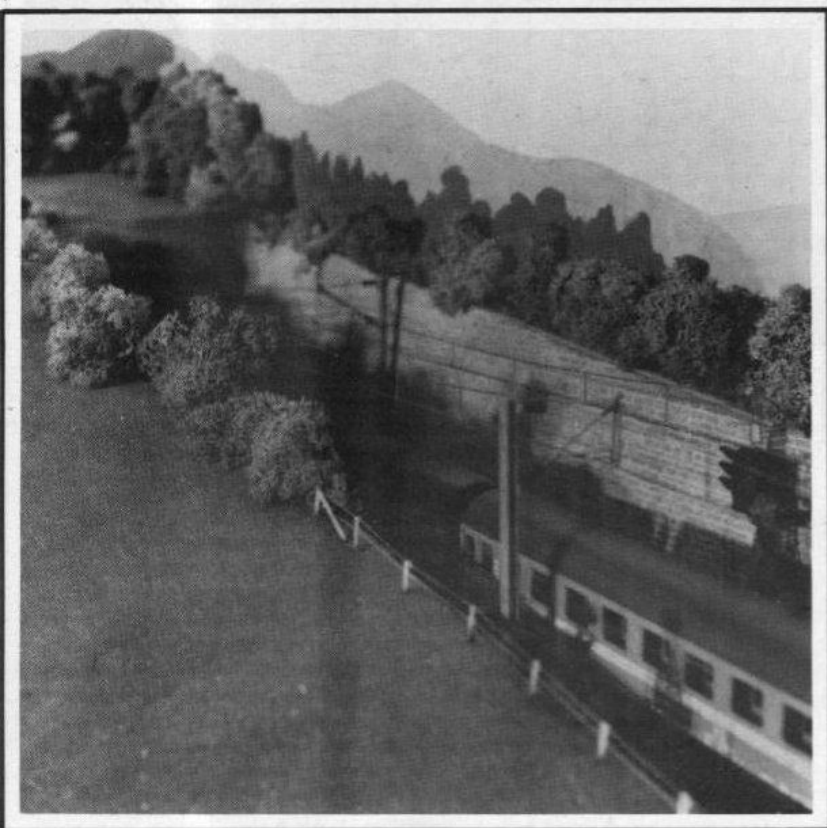
Non, ce n'est pas Mouchard qui compte, mais la démarche de Jean Cuynet, et cet amateur, lecteur de Loco-Revue depuis quelques années et de toutes les autres revues possibles et imaginables, s'est dit, un beau matin : «Chiche !»

«Chiche que je prends un crayon, un carnet, un appareil photo quelconque, et que je parte prendre des notes et des croquis concernant cette gare de Mouchard à côté de laquelle j'habite depuis ma plus tendre enfance de fils de cheminot, chiche que je la photographie en tous sens, que je la dessine, bref que je fasse comme dit ce Lamming qui nous casse les pieds à faire la fine bouche devant les réseaux classiques style tourne-en-rond à gogo, et on va voir ce qu'on va voir...»

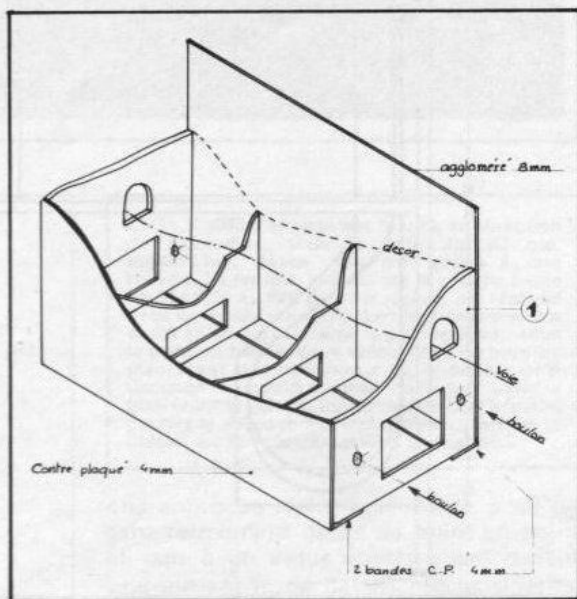
Et l'on a bien vu, dans cette belle maison de Franche-Comté aux belles pierres nues, à la grande horloge sonnant paisiblement les heures en face de la cheminée, alors que la tarte aux pommes et la bouteille de Pupillin attendaient, dans la tiédeur apportée par le feu joyeux allumé pour accueillir tous les lecteurs de Loco-Revue en la modeste personne de...

«Hé, psst ! Faut parler de trains dans Loco-Revue...» (N.D.L.R.)

Ah oui... eh bien nous sommes montés dans le grand grenier voir ce réseau découvert récemment parce que son auteur a bien voulu se faire connaître, sans fausse modestie, en écrivant à Auray pour dire qu'il aimerait bien recevoir de la visite. Le grenier est, somme toute, de dimensions assez courantes et une partie seulement en est utilisée sous forme de pièce aménagée. Le réseau est installé, en étagère de faible profondeur (et non en une massive table rectangulaire placée au centre de la pièce), tout le long d'un mur de 8 mètres de long environ. Cette disposition empêche la découverte simultanée de l'ensemble du réseau et oblige le spectateur à s'intéresser successivement à chaque détail du décor, à chaque site, ce qui fait que la découverte du réseau se fait obligatoirement en le parcourant comme on le ferait en train, et non en le supervisant d'un seul point comme on le ferait pour un petit objet exposé dans une vitrine. C'est là la première condition évidente d'une «préparation» du spectateur à



1. Nous voici tout à fait à l'origine de la partie visible du tracé, à gauche sur le plan, c'est-à-dire à la sortie de la coulisserie de retournement direction Paris/Strasbourg. Les lignes de Paris et de Strasbourg sont censées avoir fusionné avant ce tunnel qui, donc, se situe entre Arc-et-Senans et Mouchard. Le «Lutetia», qui arrive à Mouchard à 11 h. 05, débouche du tunnel.



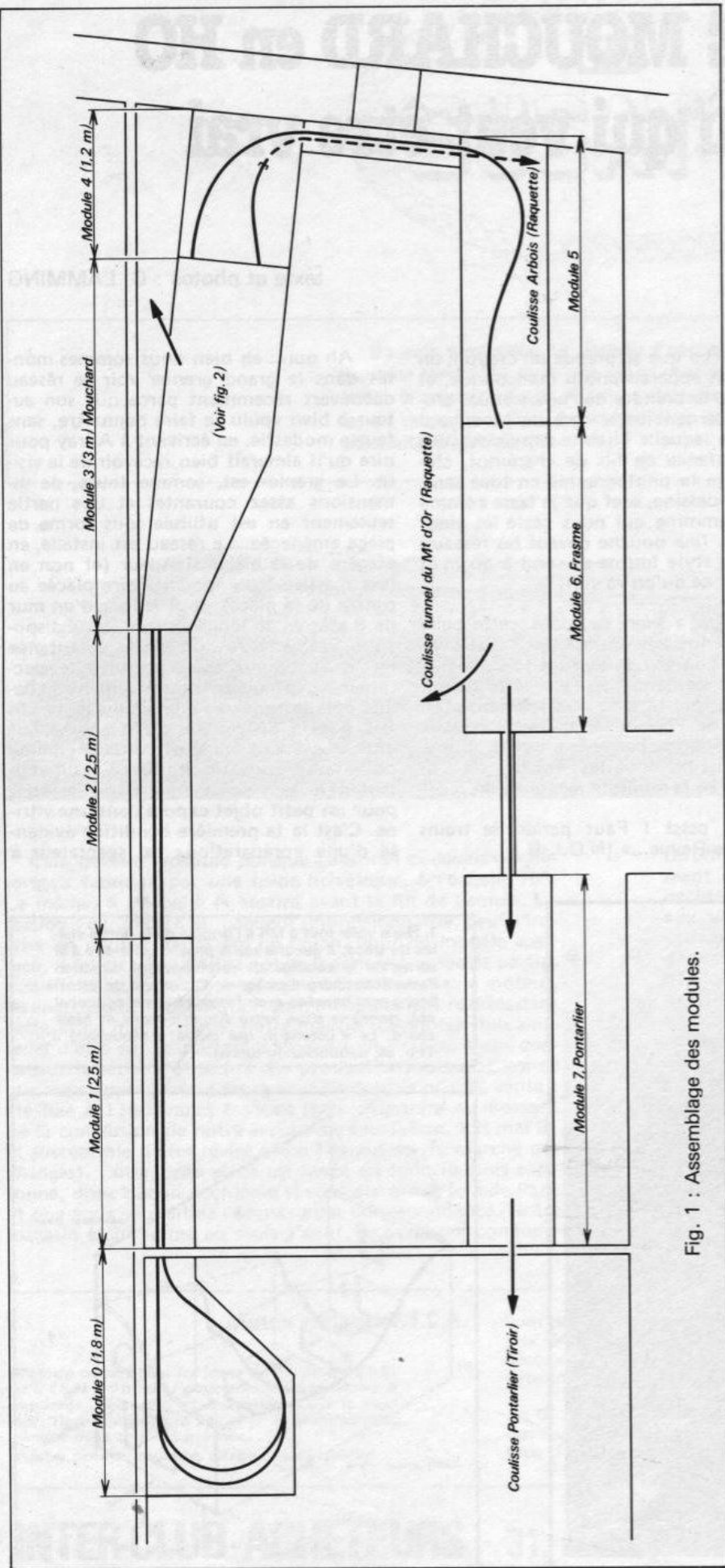


Fig. 1 : Assemblage des modules.

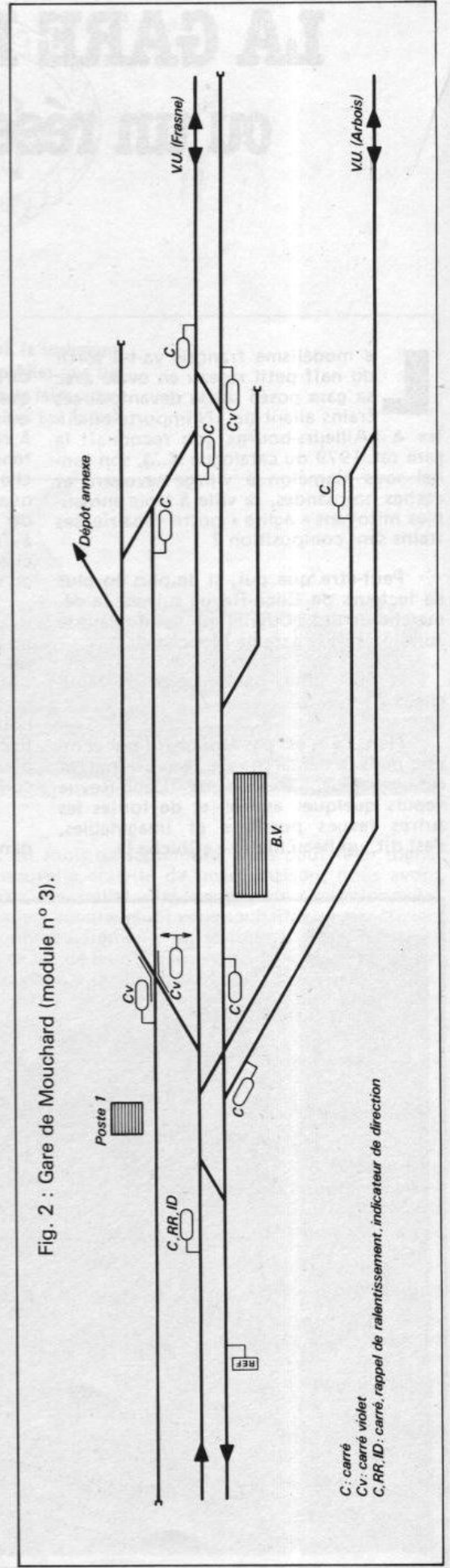
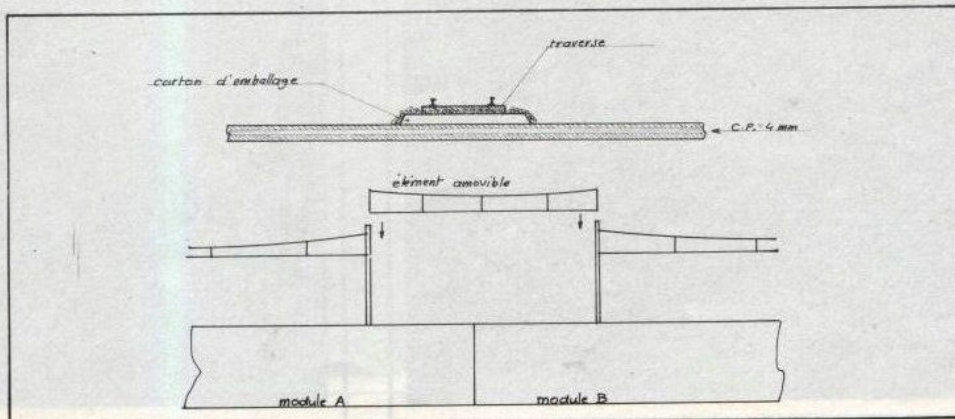


Fig. 2 : Gare de Mouchard (module n° 3).

C : carré
Cv : carré violet
C.RR.ID : carré, rappel de ralentissement, indicateur de direction



2



2. Un X 4500 s'engage sur la voie en direction de Pontarlier, sous la nationale 83 qui, aujourd'hui, passe plus loin grâce à une rocade. La remise, réduite sur le réseau à une seule stalle au lieu de trois réelles, est réalisée avec du matériel anglais. Le tracé des voies est exact en ce qui concerne la grande ligne : sous le pont on trouve deux voies, celle du premier plan étant le « moignon » de la double voie déposée et servant de tiroir, celle du deuxième plan étant la voie unique restante. Une bretelle permet le passage des trains descendant de la Suisse sur la voie desservant le quai n° 1.

une approche réaliste du réseau, à un regard fermement guidé de point en point et non à un vague ébahissement devant une avalanche de détails perçus simultanément.

Deuxième point essentiel : les trains se « déroulent » au sein d'un décor en longueur qui leur convient, et ne se recroquevillent plus comme des vers de terre prisonniers d'une boîte : une composition de 8 ou 10 voitures à bogies prend alors toute sa beauté, toute son élégance, et le spectacle d'un train international (matériel SNCF, SBB et FS) avec ses couleurs très vives au sein d'une nature vert tendre est tout à fait convaincant.

Troisième point : un réseau ne mesurant que 0,40 m à 0,80 m maximum en profondeur est très facile à exploiter, très facile à décorer finement ou à dépanner : bref tout est à portée de la main et on ne se couche plus à plat ventre sur le décor, on ne rampe plus sous une immense table parmi une forêt de tréteaux et de fils. C'est l'aisance gestuelle garantissant la réussite des travaux fins et délicats. Le réseau de Jean Cuynet, une fois terminé, prendra la forme d'une étagère faisant le tour de la pièce sur trois côtés, un grand espace restant libre au centre, permettant alors aux spectateurs d'évoluer, aux photographes de photographier, à la télévision d'opérer (mais oui ! c'est important !) et... au modéliste d'exploiter son réseau bien à l'aise, « last but not least », dirait Françoise Cuynet (qui est professeur d'anglais tout en faisant de bonnes tartes).

Sur 8 mètres nous avons, en partant de la gauche, une ligne à double voie sur 5 mètres et la gare de Mouchard sur 3 mètres. La ligne représente celle de Paris-Lausanne dans ses derniers kilomètres avant Mouchard, en venant de Paris, et après avoir reçu, à Arc-et-Senans, la ligne de Strasbourg à Lyon qui lui est commune jusqu'à Mouchard. Nous avons donc, en fait, des trains Paris-Lausanne et des Strasbourg-Lyon qui peuvent sortir de la coulisse de retournement/stockage qui est derrière le mur de gauche, dans la pièce voisine. A Mouchard, chaque ligne reprend son indépendance : Paris-Lausanne d'une part, et Strasbourg-Lyon d'autre part. La première attaque les rampes du Jura vers la Suisse, la seconde continue à longer les premiers contre-forts du Jura en direction du Sud vers Lyon. Notons que jadis partait de Mouchard une ligne à voie unique desservant Salins-les-Bains, petite ville située dans une vallée débouchant près de Mouchard. Cette ligne a, hélas, disparu après guerre.

Le réseau HO représente strictement la situation actuelle de Mouchard : fort trafic voyageurs avec arrêt général des trains.

- Ligne Paris-Lausanne : double voie électrifiée, trains grandes lignes internationaux et locos BB 25500 essentiellement, plus de rares CC 21000. Autorails omni-

bus pour Andelot, Frasnay, etc... et Dôle, Dijon.

- Ligne Strasbourg-Lyon : réduite à une transversale de second ordre avec une voie défermée (donc : voie unique actuellement), trains Strasbourg-Lyon en turbo-train, nombreux autorails omnibus Besançon-Bourg-Lyon.

- Ligne de Salins non représentée puisque disparue.

Bien sûr, un trafic marchandises existe sur les deux lignes, mais sur ce plan, la gare de Mouchard, vu la petitesse de l'agglomération, n'est concernée que comme gare de passage. Un dépôt Sernam existe toutefois pour les besoins locaux.

Les installations ferroviaires comprennent donc un B.V. placé sur le quai N° 1 de la ligne la plus importante (Paris-Lausanne), des châteaux d'eau restant du temps de la splendeur ancienne où les 140, 141 diverses du PLM, puis les 141.R de la SNCF, les 141.P même, s'y abreuvaient grâce aux nombreuses grues hydrauliques placées sur les quais, une annexe-traction avec pont tournant et remise servant aux besoins de la double traction et « pousse au cul » (terme local !) des lourds trains pour Lausanne, Milan et toute l'Europe du Sud ou du Centre qui devaient attaquer la terrible rampe les me-

3



4



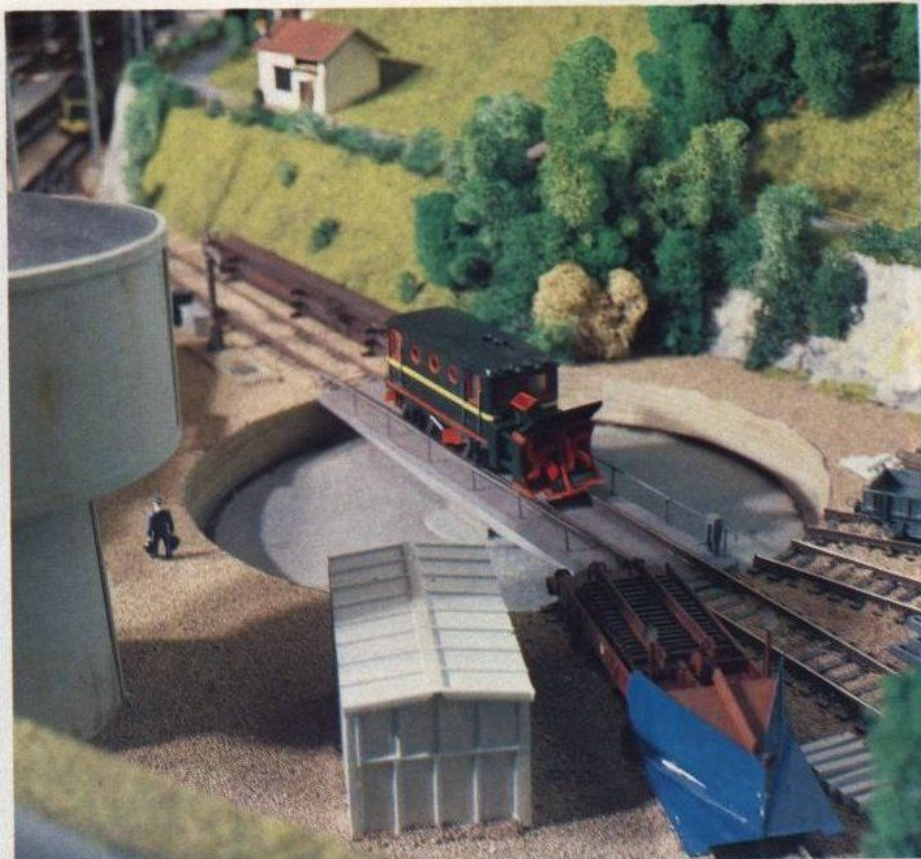
nant par-dessus les plateaux du Jura, et servant aussi aux modestes besoins de la ligne de Salins en son temps en abritant de modestes locomotives-tender à 3 ou 4 essieux dont le PLM fit usage sur de courts embranchements jadis. Bien entendu, avec l'apparition de la traction thermique et électrique, ces installations ont perdu de leur importance : aucune locomotive ne « couche » plus à Mouchard et

3. Le pont de Cramans est sur la départementale 72, et, en HO, il s'y retrouve aussi... Exactitude des détails et des sites, voilà un réseau qui passionne. Nous croisons un rapide formé de matériel C 160 et d'une voiture « Grill-Express ».

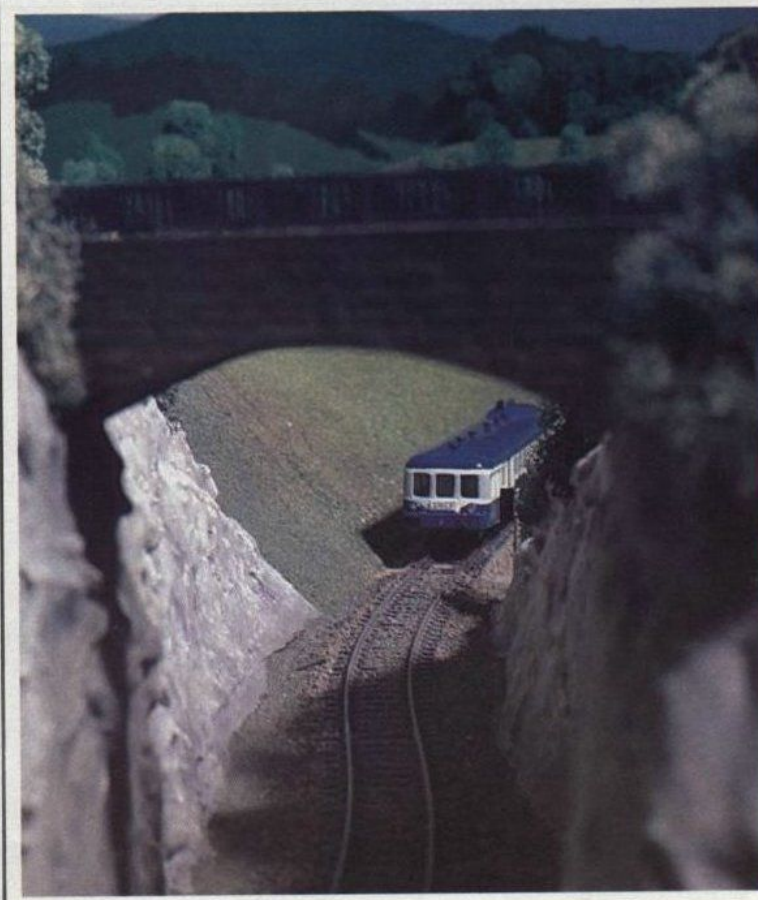
4. Nous arrivons à Mouchard. Sur une voie de garage trois couverts attendent pour être remis au prochain RO.

5. Un coup d'œil sur la ligne de Lyon. La tranchée n'a rien d'exagéré : ceux qui connaissent l'endroit en conviendront volontiers. La ligne à voie unique occupe le centre de la plate-forme et au loin survient un autorail fait par Jean Cuyenet sur base Jouef très modifiée pour donner un X 2800 « modernisé ».

6. Une promenade au dépôt telle que l'on pouvait très exactement la faire en empruntant la nationale 83 et en allant sur le pont. À l'époque de la vapeur, le spectacle devait être plus réjouissant qu'aujourd'hui, car il ne reste plus guère qu'à contempler les chasse-neige sortis ici pour une révision avant le dur service d'hiver à venir. Au premier plan le « Langeac », et au deuxième le « Pontarlier », tous deux de fabrication maison.



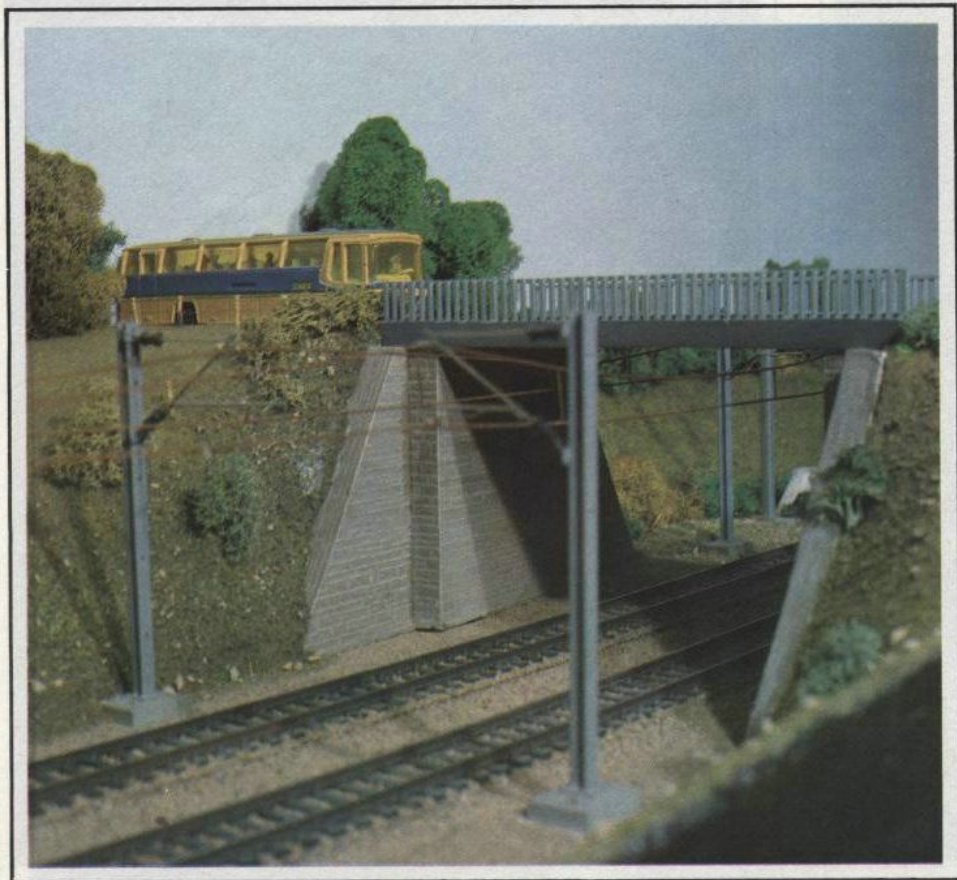
5



6



7



8

seuls les chasse-neige type «Pontarlier» ou «Langeac» peuvent encore y passer une nuit éventuellement.

Par contre la gare est très active sur le plan voyageurs, car beaucoup de correspondances sont assurées, et qui n'a pas le souvenir d'une attente à Mouchard, comme on en a pour Culmont-Chalindrey, Longueau, St Germain des Fossés ou Neussargues, pour ne citer que quelques-unes de ces gares créées par le chemin de fer dans le dernier endroit où l'on songerait à passer une heure de sa vie ?

Et nous avons reconnu exactement, sur le réseau de Jean Cuynet, la disposition du site de la gare de Mouchard, avec la descente vers la nationale 83 menant au centre de la petite ville, et le chemin longeant les voies en haut du talus, de l'autre côté, en face du B.V., chemin sur lequel on faisait les cent pas, en attendant un hypothétique train pour Paris retardé par les neiges du côté de Vallorbe ou même du Simplon... Il n'y a pas à se tromper : c'est bien Mouchard !

Et pourtant, si l'on prend une carte d'Etat-Major, on réalise bien que la gare réelle ne peut tenir sur 3 mètres en HO. Il a donc fallu tasser les longueurs et, évidemment, si c'est chose déjà nécessaire en N, il ne peut être question de reprocher cela à un amateur pratiquant le HO. L'essentiel est que la disposition de la gare réelle se retrouve sur le réseau, avec toute

sa signification, son environnement, ses mouvements des trains. Qu'un faisceau de voies de garage réel de 8 voies n'en retrouve que 3 ou 4 en HO n'est pas important, ni que des quais pour 20 voitures en

réalité ne puissent en accueillir que 5 ou 10 en HO : il suffit que l'analogie soit perceptible dans la disposition générale, que l'exploitation soit comparable (même nombre de quais, même nombre de lignes

à double voie ou voie unique aboutissant à la gare, même dépôt, même équipement du dépôt, etc). Ces bâtiments ferroviaires doivent être exacts car ils sont le trait marquant de la gare, de même que les ponts, les murs de soutènement, et tout ce qui crée la personnalité propre de telle gare donnée. Un poste d'aiguillage exact est une chose essentielle.

Les trains doivent être composés avec exactitude et circuler, à défaut d'horaire en temps accéléré comme font les amateurs anglais, selon un horaire respectant la logique réelle de la gare : arrêt des trains, coupe d'une «tranche» de voitures

7. L'entrée de la gare de Mouchard avec les appareils de voie servant à la jonction des lignes de Lyon et de Lausanne. Le poste est absolument conforme à la réalité, tout comme le petit chemin qui longe les voies derrière lui. Le « Picasso » assure un train omnibus en direction de Dôle (ligne de Paris) et vient de Pontarlier. C'est le 8434 qui part à 13 h. 02.
8. La départementale 72 franchit plusieurs fois la voie ferrée et voici un des petits ponts que l'on trouve avant Mouchard. Le car traduit la concurrence très serrée que rencontre le rail en Franche-Comté : de nombreuses lignes de montagne en voie normale et métrique sont aujourd'hui abandonnées.

9. Le B.V. de Mouchard. Il est fait avec de la récupération Jouef et du carton. La seule différence avec le B.V. réel est dans sa longueur : il est plus court pour des raisons d'intégration sur le réseau, ce qui a entraîné une diminution du nombre de fenêtres des façades. Sinon, la disposition est exacte, avec la place de la gare prise entre les deux lignes qui bifurquent. Au premier plan celle de Lyon, et au deuxième celle de la Suisse. Les deux lignes se retrouvent à voie unique peu après la sortie de la gare de Mouchard, celle de la Suisse bénéficiant de la fameuse commande centralisée Dole-Vallorbe, avec ses évitements et son fort débit sur VU.



pour une autre destination, départ de l'omnibus après le passage du rapide, etc.. Comme J.H. Lavie ne peut publier toutes les compositions des trains passés et présents, il faut se fier à l'observation directe du réel, cette passionnante chasse aux informations qui fait la joie de nos jours de liberté...

Le réseau HO se compose de 2 plateaux de 250 x 40 cm formant le support de la ligne principale venant de Paris/Strasbourg, et un plateau de forme irrégulière supportant la gare de Mouchard mesurant 300 x 80 cm dans ses plus grandes dimensions. Des plateaux plus petits supportent le dépôt, le décor de fond Mouchard, les voies vers la Suisse (Lausanne, Pontarlier), vers Lyon. Un plateau supporte la coulisse située dans la pièce voisine, hors décor. Les plateaux sont en contre-plaqué ou aggloméré très mince et nervuré (comme pour les portes isoplannes). Le carton fort et le polystyrène interviennent pour le relief conjointement avec, sur certaines parties du réseau, la vieille technique de la bande plâtrée sur grillage. Les plateaux sont conçus comme les «modules» décrits dans Loco-Revue, et sont assemblés par boulonnage des interfaces, mais il ne s'agit pas de «modules» au véritable sens du terme dans la mesure où il n'y a pas permutabilité : il s'agit bien d'un réseau comprenant différents plateaux désolidarisables éventuellement, mais remontables d'une seule manière.

10

La voie est posée sur une bande de contre-plaqué mince de 4 ou 5 mm. La voie est clouée directement sur une couche de peinture brun foncé épaisse : la peinture est ensuite saupoudrée de floccage et de sable tamisé formant le ballast. La peinture, une fois sèche, tiendra bien en place le ballast. Le sable tamisé peut, pour l'obtention de nuances plus précises, être teinté dans de la peinture à l'eau avant sa mise en place.

Les arbustes et taillis sont de fabrication «maison» vu leur nombre élevé : une tige de bois est enfoncée et collée, puis peinte et garnie directement de lichen sur la peinture fraîche.

L'équipement électrique du réseau est essentiellement à base Jouef pour le bloc-système électronique. Le bloc assure l'espacement des trains et donne satisfaction.

La voie est de la Jouef au mètre. Les appareils de voie sont un mélange de Peco, Jouef, Roco, et certains appareils sont en position fixe définitive, mais restent alors talonnables.

Les signaux sont de Maquette Signal, Jouef ou faits main. La caténaire est de J.V. pour les poteaux et de Jouef pour les fils proprement dits.

Les bâtiments sont de construction «maison» à partir de kits Jouef modifiés, de pièces détachées de kits divers, ou faits intégralement en papier, carton, etc...

Le matériel roulant est surtout du Jouef, puis du Roco, et représente tout ce qui a roulé à Mouchard depuis 1958 à nos jours. L'exploitation se fait par époques : une soirée vapeur années 58, par exemple, pourra être suivie d'une soirée 1980. C'est pourquoi on verra des 141.R des BB 63000, 66000, 67400 et 72000 pour la traction diesel, des BB 12000, 25100, 25500, 22200 et CC 21000 pour les électriques, et des X 3800, 4500 et turbos pour les autorails. Les voitures vont des anciennes OCEM à rivets Jouef aux plus récentes Corail et VSE Jouef et Roco. Une trentaine de wagons assurent l'animation «marchandises» du réseau.

Bien entendu on voit que ce réseau, déjà passionnant, n'est qu'une ébauche d'une œuvre de grande envergure car les trains ne peuvent, actuellement, traverser intégralement la gare de Mouchard, du moins dans la direction Lausanne, pour y revenir ensuite en sens inverse. Les deux lignes, celles de Lausanne et celle de Lyon, vont être prolongées par toute une succession de plateaux qui seront réalisés progressivement. Un premier plateau, mesurant 250 cm de long, comprendra le village de Montigny-les-Arsures et une partie de la rampe de la ligne de Lausanne avec ses viaducs surplombant le village à l'arrière-plan, ainsi qu'une partie de la ligne de Lyon, en bas, au premier plan, allant en gare d'Arbois. Un autre plateau de même longueur prendra sa suite avec la représentation précise d'un de ces magnifiques hauts-plateaux jurassiens avec ferme et chantier forestier (exploitation de la forêt de sapins). Un troisième plateau de 300 cm recevra la gare de Frasnay avec ses voies partant vers Pontarlier (ligne de Neuchâtel) et Vallorbe (ligne de Lausanne). Puis un autre plateau de 450 cm accueillera la gare internationale de Pontarlier. Enfin des coulisses assureront le retour des trains des lignes de Neuchâtel et Lausanne.

Jean Cuynet compte mettre 10 ans pour venir à bout d'un aussi magnifique et passionnant projet. Les lignes ont été photographiées, filmées depuis une locomotive lors d'un accompagnement sollicité et obtenu auprès de la SNCF, dessinées sur des carnets, repérés sur les emplacements du futur réseau qui prolongera l'actuel.



10. Un homme heureux : Jean Cuynet. Notez le recours à des moyens simples et peu coûteux pour le TCO et le pupitre. Un transformateur Jouef est déjà en place tandis qu'un autre viendra dans l'alvéole rectangulaire que l'on voit en bas à gauche. Le TCO ne reproduit que les voies importantes. Tous les mouvements sont commandés depuis le pupitre.

11. Une très belle vue de l'entrée de la gare de Mouchard. Le train « Corail » est un complément du « Lutetia ». Il arrive de Paris et, tracté par une BB 25500, il attaque la rampe en direction de la Suisse. Les cheminots savent qu'il s'agit du 5753 : sur le réseau HO il en est de même... Les voies de droite mènent à Lyon par Bourg.



11

Mais pourquoi, dira le lecteur de Loco-Revue, prêcher avec tant d'insistance, pour ce type de réseau ? En quoi le réseau à tracé imaginaire ne vaudrait-il pas un réseau à tracé réel ? Eh bien, c'est justement quand on voit Jean Cuynet aux commandes de son réseau que l'on comprend toute la différence. Dans le cas du réseau imaginaire, l'amateur, recevant un visiteur, fait « tourner un peu » n'importe quel train pris au hasard parmi ceux qui sont en attente sur les voies de départ, chose qui révèle que, faute d'un horaire et de mouvements de trains dictés par la nécessité, on peut faire rouler n'importe quoi n'importe quand. Et quand le visiteur n'est pas là, il y a fort à parier que le réseau reste inactif à force d'avoir épuisé tout intérêt chez son propriétaire... En ef-

fet, la construction en a été la période la plus faste, et l'exploitation s'est bornée à faire tourner de temps à autre, des trains dont le spectacle, par sa monotonie répétitive, à peu à peu fini par sembler lassant. Un achat d'une locomotive nouvelle a bien relancé pour un temps l'intérêt, puis, de nouveau, tout est redevenu banal. Ici, à Mouchard, les choses sont différentes, parce que, justement, nous sommes à Mouchard et que l'autorail venant de Lyon ne peut s'engager sur les voies de sortie direction Paris avant le passage du rapide de Lausanne. Les problèmes passionnants surgissent, car la signalisation ne permet pas, non plus, de fantaisies, ni la disposition des appareils de voie. Et l'on voit Jean Cuynet se gratter la tête... et consulter un horaire ! Puis il suit du

doigt les voies tracées sur le T.C.O. et constate qu'il pourra garer tel train sur tel quai si toutefois la composition du train le permet, vu la longueur du quai.

Tout se passe comme si les mouvements des trains avaient un sens réel et comme il n'est pas possible de faire n'importe quoi, exactement comme aux échecs par exemple, les mouvements des « pièces » - pardon, des trains, deviennent l'objet d'une réflexion, c'est-à-dire d'un jeu. Et c'est dans ce sens là que nous disons « jouer au train miniature » comme on dit « jouer aux échecs ». C'est toute une nouvelle dimension pour le modélisme ferroviaire, lui qui déjà était si riche.



Ci-dessus : Une photo « hors concours », œuvre de C. Lamming (diorama A. Pras).

PHOTOS D'ATMOSPHERE: grand concours

J. LEPLAT

«Nous pourrions régulièrement contempler ici quelques belles photos de trains, pleines d'atmosphère, nous plongeant dans un paysage charbonnier du Nord, parfumé de Provence, mouvementé du Jura ou désolé du Cantal». C'était là, chers lecteurs, le souhait que j'émettais en conclusion d'un chapitre de la série «modélisme d'atmosphère» (Loco-Revue N° 414)*. Les temps me semblent mûrs pour essayer de concrétiser ce rêve et lancer avec votre concours une action d'émulation sur un thème qui gagne de plus en plus vos faveurs : la reconstitution d'une atmosphère ferroviaire authentique.

Le modélisme ferroviaire européen et en particulier français est en mutation. Notre intérêt habituel pour les seuls réseaux techniques et imposants se double maintenant d'un goût accru pour un environnement réaliste. Il était par exemple frappant de visiter cette année le stand Märklin à Nuremberg et de constater

que cette firme traditionnellement orientée vers le train-jouet - je l'ai assez dénoncé ! - n'y exposait plus aucun réseau-jouet mais une série de dioramas réalistes présentant un matériel roulant patiné et vieilli dans le plus pur style de ce que Jouef avait inauguré sous la conduite d'Alain Pras. Le modélisme d'atmosphère a fait décidément bien du chemin et je m'en réjouis.

Le dernier sondage de Loco-Revue a confirmé cette tendance de manière éclatante. Notre souci rejoint aujourd'hui celui des Anglo-Saxons. Ce que nous recherchons ce ne sont plus seulement des réseaux où l'électronique sophistiquée rivalise avec une quantité innombrable de trains en mouvement et des kilomètres de voies visibles, mais c'est tout autant le joli coup d'œil que notre observation du détail réel et notre sensibilité à l'atmosphère vraie contribuent à créer. Notre apprentissage dans ce domaine n'est cependant qu'à peine entamé et les Anglo-Saxons conservent une certaine avance sur le plan de l'expérience. Pour les rattraper et jouir des mêmes plaisirs qu'eux, une seule recette : la pratique intensive et des essais sans cesse répétés pour nous perfectionner.

* Cette série, non terminée à ce jour, n'est pas oubliée pour autant. La construction des premiers modules est en cours et fournira prochainement ample matière à commentaires.

Afin de participer à ce courant et de le stimuler, l'équipe de Loco-Revue se propose d'organiser un concours annuel de la meilleure photo de modélisme d'atmosphère. Il sera doté de plusieurs prix en espèces et les photos primées ainsi que les meilleures suivantes seront ensuite publiées pour notre plus grande délectation dans une rubrique périodique intitulée «photos d'atmosphère». Ce concours ne doit pas être réservé aux seuls photographes chevronnés qui sont pourtant nombreux parmi les modélistes comme le sondage Loco-Revue l'a découvert. Les meilleures photos ne sont pas nécessairement les prises de vue plus sophistiquées, mais bien souvent les clichés simples des meilleures maquettes et des mises en scène les plus originales. Afin d'obtenir également la participation des modélistes peu habitués à la photo ou tout bonnement modestes et timides, nous avons prévu une introduction approfondie sur la question avant l'ouverture du concours. Nous espérons pouvoir ainsi mystifier l'art de la photo d'atmosphère qui répond à quelques principes stricts mais n'a finalement rien de bien sorcier.

Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, avec la collaboration de Francis Marx pour la partie technique et également d'un modéliste de talent, D. Tallet, pour qui la photo est un second langage d'Ingres, laissez-moi vous dire encore ceci avec toute la conviction de ma passion. Cette nouvelle rubrique, désirable pour beaucoup d'entre nous, n'est pas nouvelle en soi. D'autres magazines en produisent de semblables dont la plus célèbre est, tout-à-fait, «Trackside Photos» dans Model Railroader. Loco-Revue, d'ailleurs, en a déjà programmées dans le passé sous d'autres titres mais les envois de la part de ses lecteurs se sont raréfiés. Aujourd'hui, les choses peuvent être différentes car cet aspect du modélisme intéresse chez nous plus de monde, les

sujets photogéniques sont plus nombreux (mode du diorama et du module plus rapides à décorer que tout un réseau) et les techniques d'impression en couleurs ajoutent à la qualité du spectacle final.

Si Loco-Revue prend l'initiative d'éditer cette rubrique, elle ne peut toutefois qu'offrir l'hospitalité de ses pages et la collaboration de son équipe (en plus du montant des prix, merci monsieur Fournereau). C'est nous seuls, modélistes amateurs et lecteurs, qui pouvons réellement la faire vivre et en illuminer chaque numéro. Certains regrettent en effet que ce sont toujours les photos des mêmes auteurs qu'on nous ressort. Et ils ont raison bien que les qualités de ces spécialistes soient incontestables. Mais une plus grande variété ne peut naître que de l'effort de nous tous. Plutôt que de nous borner passivement aux regrets, ajoutons donc à la construction notre part si minime soit-elle.

Ce concours ne doit être qu'une motivation supplémentaire à l'action. Que chacun essaie à son goût et à sa mesure. L'expérience en vaudra la peine dans tous les cas. Car de deux choses l'une : ou bien la scène à photographier et les épreuves que nous en tirons sont publiables et les satisfactions qui en résultent sont multiples, ou bien l'œuvre en question ne mérite pas publication et nous ne pourrions alors qu'apprécier à une plus juste valeur les réussites d'autres créateurs et nous inspirer de leurs trucs et idées. Il n'y a pas de spectateur plus vibrant d'une prouesse que celui qui s'y est lui-même essayé.

Alors, amis lecteurs, Loco-Revue compte sur vous tous pour prouver aux sceptiques que le modélisme d'atmosphère peut fleurir en Europe aussi bien en maquettes qu'en photos.

GRAND CONCOURS «PHOTOS D'ATMOSPHERE»

(réservé aux photos couleur de modélisme ferroviaire)

1^{er} prix : 3000 F

3^e prix : 1000 F

2^e prix : 2000 F

10 mentions honorables

Règlement du concours

- 1- Seules les diapositives de 24 x 36 minimum sont considérées. Les films négatifs ou les épreuves papier ne sont pas acceptées.
- 2- Les vues doivent représenter un sujet de modélisme ferroviaire dans un environnement réaliste.
- 3- Les trucs de mise en scène sont admis pour autant qu'ils ne dénaturent pas les modèles réduits principaux.
- 4- Chaque diapositive sera accompagnée d'une explication succincte décrivant :
 - a) Marque et type de l'appareil photo, de l'objectif et du film ainsi que dispositif d'éclairage utilisés et conditions de prise de vue (diaphragme et vitesse).
 - b) Marque des principaux modèles réduits présentés (matériel roulant et accessoires).

- c) Modifications personnelles apportées au matériel commercial et trucs éventuels de mise en scène.
- 5- Les envois doivent être de 2 diapositives (au minimum) et de 6 diapositives au maximum par participant, mais bien entendu chaque envoi ne pourra prétendre qu'à l'attribution d'un seul des prix énoncés.
- 6- La date limite de réception des diapositives est fixée au 31.12.81
- 7- Les photos primées seront publiées dans un numéro de Loco-Revue dûment annoncé à l'avance. Loco-Revue se réserve le droit de publier ultérieurement d'autres photos non primées dans la rubrique «photos d'atmosphère» ou dans toute autre rubrique concernée.
- 8- Les diapositives, primées ou non, ne seront pas renvoyées.
- 9- Le jury sera formé d'un groupe de spécialistes connus et ses décisions seront sans appel.
- 10- Les collaborateurs de Loco-Revue et leurs parents ne sont pas admis à participer au concours.

1 - LE SUJET ET SA MISE EN SCENE

Dans le domaine du modélisme ferroviaire, une photo d'atmosphère doit par définition répondre à deux règles élémentaires. Tout d'abord, le sujet principal de la prise de vue doit être un modèle réduit ferroviaire, cela va de soi. Ensuite, par sa composition, la photo doit évoquer l'ambiance ferroviaire de la manière la plus réaliste possible. Autrement dit, l'environnement du sujet principal doit renforcer

par son aspect l'allure réelle de la scène. A la limite, et ce sera le critère du succès, il faut que l'observateur se demande au premier abord s'il s'agit bien de la vue d'une maquette et non de la réalité.

A partir de ces deux règles, chacun opérera selon son goût, son imagination et sa sensibilité. Néanmoins, nous pouvons encore définir quelques recommandations pratiques dictées par le bon sens.

2 - CADRAGE

Que de fois avons-nous pu deviner une belle perspective ou une impressionnante réalisation dont le réalisme en pho-

to était annihilé par un cadrage trop vaste laissant apparaître un environnement non désiré : arrière-plan non décoré ou encombré d'objets étrangers, promiscuité de la ville et de la montagne, chevauchement de deux gares, boucles de 180°, ombres portées sur la toile de fond, etc... Le grand avantage de l'exercice présent qui ne vise qu'une belle photo, est de nous autoriser à modeler le sujet selon notre bon plaisir, à en choisir l'aspect le plus photogénique, à en cacher ce qui dérange. Alors, ne nous en privons pas !

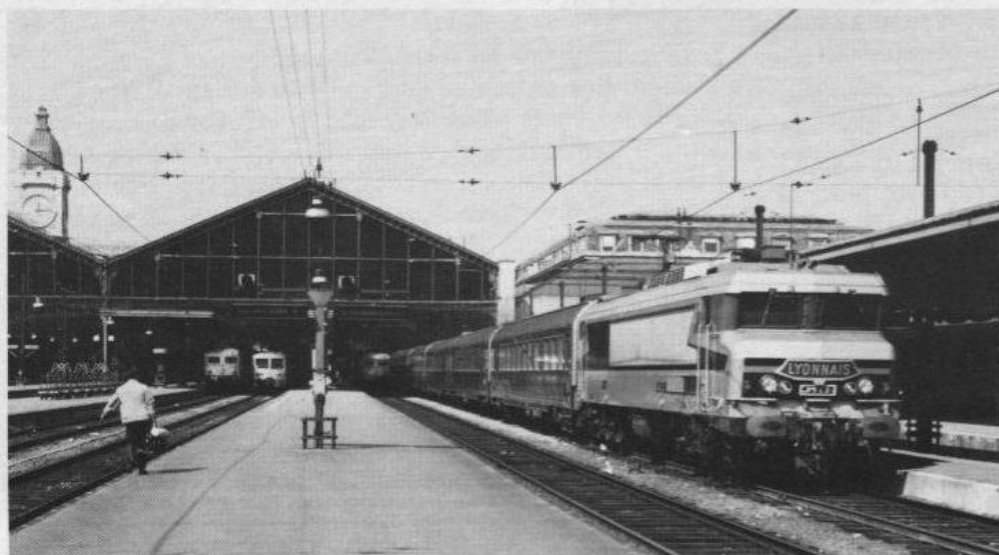
D'ailleurs, un cadrage réaliste doit tenir compte d'une réduction à l'échelle de la distance caméra-sujet, ce qui en pratique nous amène à devoir nous placer beaucoup plus près du sujet que nous ne serions tentés naturellement de le faire. Pensez par exemple à la prise de vue d'une locomotive. Dans la réalité, l'opérateur se placera à 20, 30, voire 50 m. Pour obtenir un cadrage similaire en HO, la distance devra être idéalement de 20, 30 ou 50 cm à peine. Et ce rapprochement du sujet aura un double avantage, celui d'éliminer du cadre l'arrière-plan de la maquette, rarement réaliste, et en même temps de donner plus de poids et de présence au sujet principal, donc de l'aider à dégager son âme, belle contribution à l'atmosphère.

3 - ANGLE DE PRISE DE VUE

Notre vision de la réalité est le plus souvent horizontale. Observons les clichés de locomotives, de trains, de bâtiments, de signaux tirés de sujets réels : la plupart sont pris d'un point situé au même niveau que la base du sujet. Quelques-uns seulement sont pris à partir d'un pont ou d'un talus et une vue carrément en plongée est rarissime. Par contre, la plupart des clichés de maquettes et de réseaux sont pris en vue aérienne, ce qui au départ nuit au réalisme. Pour donner une vue d'ensemble d'un réseau, il n'y a pas d'autre choix. Mais dans le cas qui nous occupe ici, la photo d'atmosphère, l'objectif n'est pas la description d'un ensemble mais au contraire, la mise en valeur réaliste d'un sujet particulier. N'oublions donc pas en positionnant notre caméra de respecter au mieux l'angle de prise de vue le plus plausible dans la réalité (voir fig. 1 et 2).

En pratique, l'angle de prise de vue idéal est souvent interdit par la structure même de la maquette. Sur un réseau terminé par exemple, une composition semblable à celle de la figure 1 est rarement possible du fait du prolongement du quai et des rails empêchant l'installation de la caméra à leur niveau. C'est pourquoi nous avons toujours intérêt, lors de la création même de nos réseaux, à nous ménager quelques belles perspectives à photographier et à concevoir le tracé et le décor en tenant compte des contraintes qui en résultent.

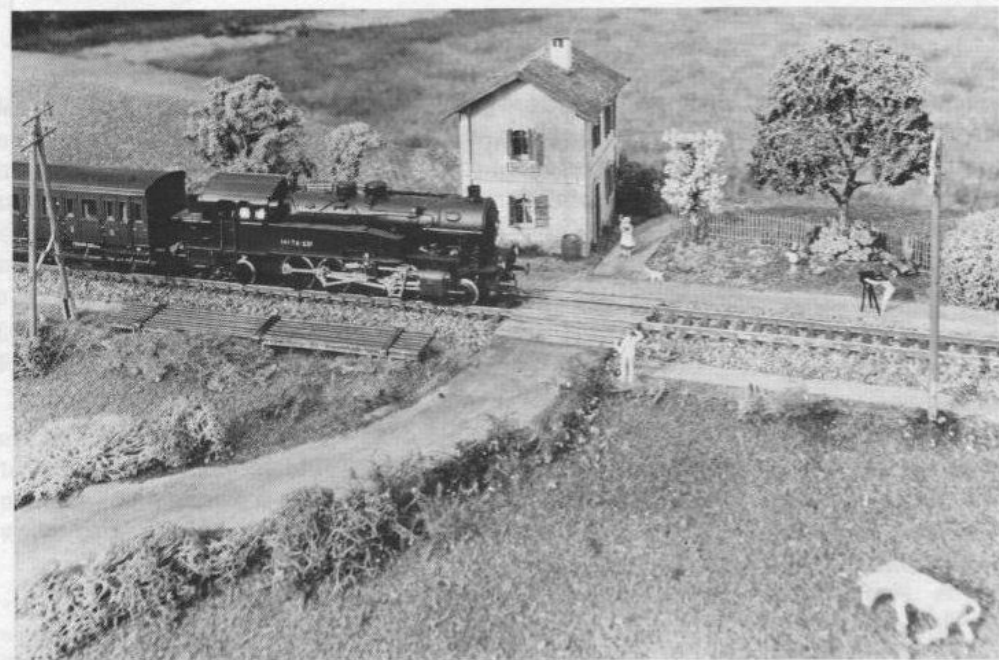
Par contre, lors de la conception d'un diorama ou d'un module, les points de vue favorables sont beaucoup plus faciles



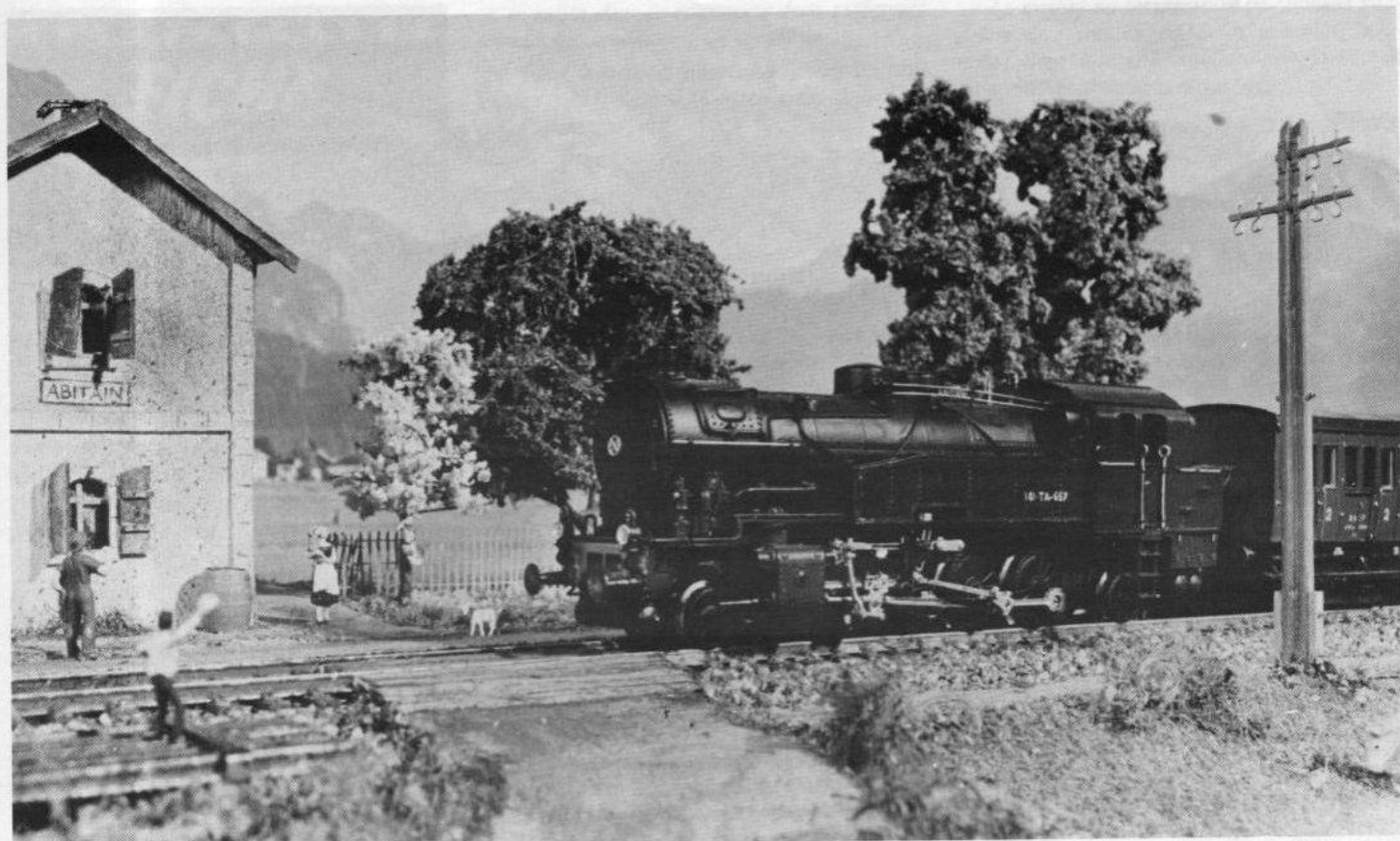
j.p. demoy

1. Composition typique d'une vue réelle prise en bout de quai dans une gare.

2. Prise de vue « en plongée » à partir d'une maquette. Une telle photo ne pourra que rarement dégager une atmosphère réelle, aussi précis et beau que puisse être le réseau.



j.l. fournereau



j.l. fournereau

3

à prévoir, ne fut-ce qu'à l'endroit du sectionnement-même des voies où le photographe peut littéralement descendre en dessous du niveau du sol et positionner son objectif à hauteur de rail. Mais de toutes façons, en créant une scène à photographier, évitons les obstacles visuels à l'avant-plan qui nous obligeraient à devoir trop élever la caméra (voir fig. 3 et 4).

4-TRUCAGES

En matière de photo, ce qui compte, c'est le spectacle d'illusion et peu importe les artifices si ceux-ci sont invisibles sur le cliché. Nous sommes ici en plein cinéma - si je puis dire - et nous pouvons recréer toutes sortes de scènes chargées d'atmosphère à partir d'un montage de studio. Pas besoin de la construction élaborée de tout un réseau entièrement décoré, ce qui réduirait catastrophiquement le nombre des sujets possibles. Nous pouvons obtenir une excellente photo à partir d'une simple maquette mise en situation photographique. Voyez par exemple les deux très intéressants clichés des pages 244 et 245 de Loco-Revue N° 425. Clive Laming nous y montre clairement les coulisses de l'exploit. Beaucoup de couvertures récentes de Loco-Revue sont confectionnées de cette manière et notamment celle du N° 419 où l'on peut admirer la belle 141 TA de Fulgurex dans un écrin adéquat.

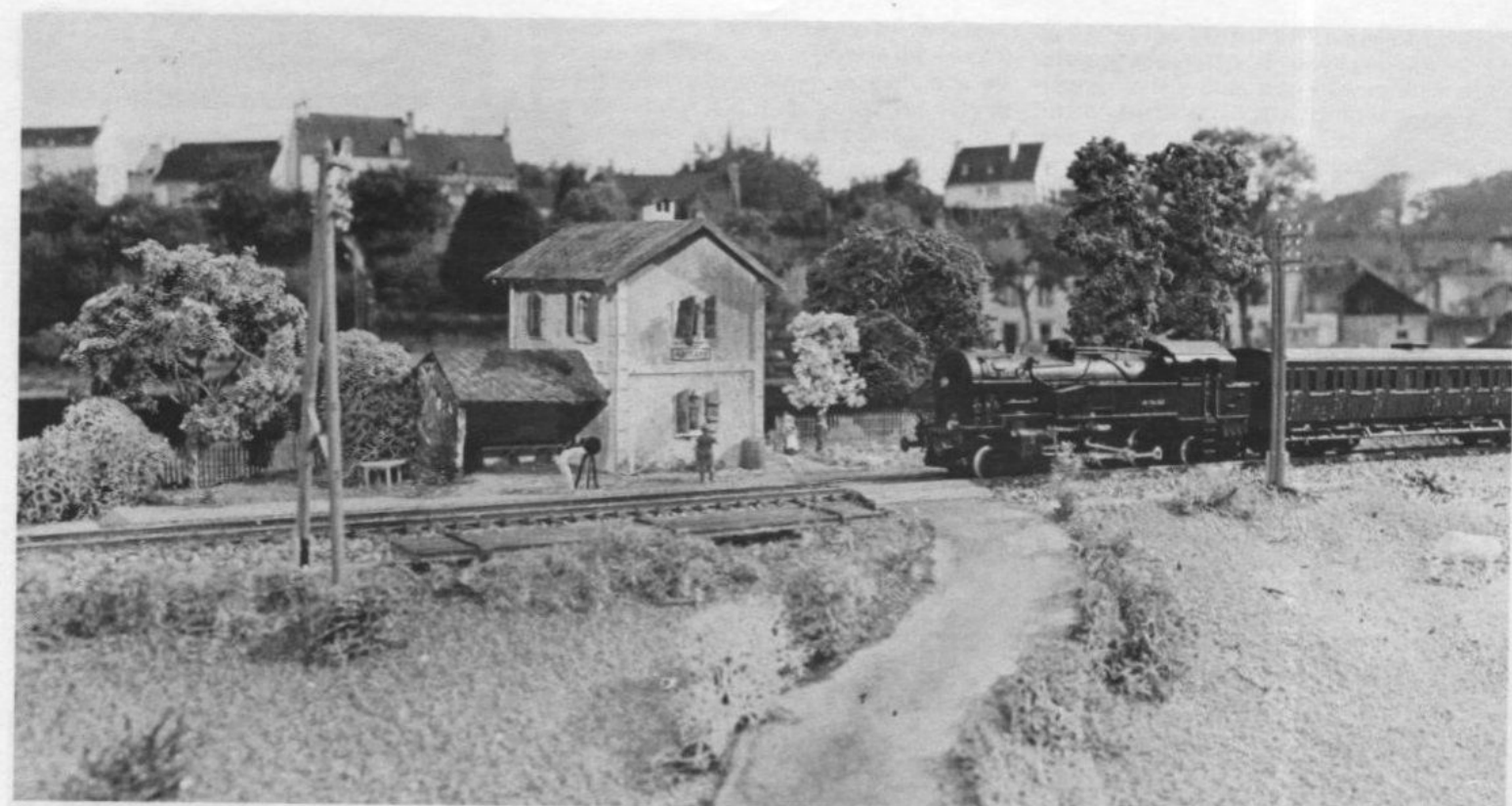
3. Une prise de vue qui, grâce à son angle réaliste, évoque bien l'ambiance du chemin de fer (objectif macro de 50 mm).

4. Les « coulisses de l'exploit » : le module créé pour la circonstance a été placé sur deux tréteaux et éclairé par trois projecteurs à iode. Le décor de fond n'est autre qu'un poster Faller. Notez la position à hauteur du rail de l'appareil.

4

j.l. fournereau

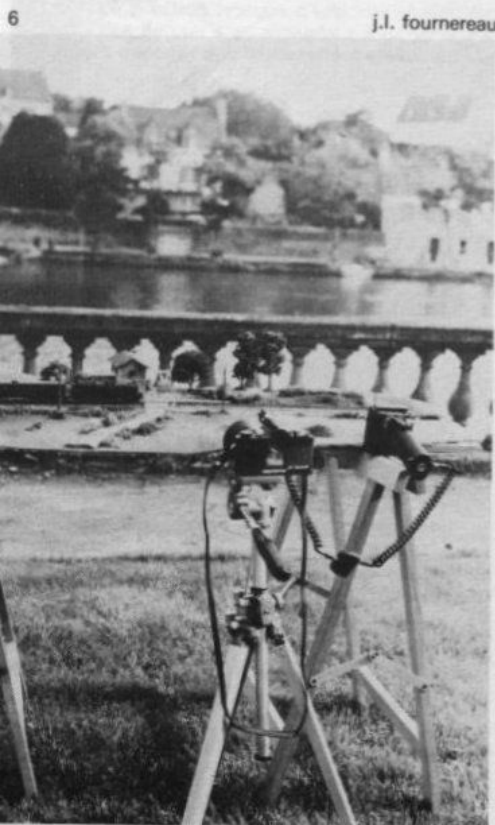




j.l. fournereau

5. Un autre aspect du même module mais photographié cette fois en site naturel et avec un objectif de focale plus courte : 28 mm.

6. A l'extérieur, le flash électronique peut être utile pour « déboucher » les premiers plans.



j.l. fournereau

Et ceci ouvre largement les portes du concours et de la rubrique « photos d'atmosphère » à tous les amateurs modélistes. Il suffit de créer sur un bout de table une mini-scène qui peut très bien être conçue pour s'intégrer plus tard dans un vrai réseau (ainsi rien n'est perdu) et de la figurer avec sensibilité et originalité.

Pour la prise de vue, il faudra évidemment recréer tout l'environnement nécessaire et principalement donner à la photo un arrière-plan. L'horizon naturel est souvent lointain et le meilleur moyen de le rendre est d'utiliser une toile de fond photographique, un poster par exemple ou une photo de calendrier assez grande. Un autre moyen, très efficace mais plus délicat à mettre en œuvre, est de photographier la maquette dans le site réel même. On obtient alors des clichés remarquables où la lumière-même est restituée (voir fig. 5 et 6).

D'autres trucages visuels peuvent être utilisés pour mieux rendre le réalisme d'une scène. La photo de couverture du N° 423 de Loco-Revue résulte par exemple de la prise de vue d'un diorama au travers d'un verre à vitre sur lequel avait été préalablement dessinée à l'envers l'enseigne « Buffet » pour suggérer une photo prise de l'intérieur du buffet de la gare. Dans le même ordre d'idée et sans chercher loin, on peut imaginer une belle photo d'ambiance prise de derrière un écran percé en forme de voûte de tunnel pour simuler la vue du paysage au sortir d'un

tunnel. Les possibilités sont innombrables et il sera merveilleux de découvrir les créations les plus inattendues.

C'est donc en définitive l'imagination et l'originalité plus que la richesse du matériel qui conduiront à des prises de vue intéressantes. N'oublions toutefois pas qu'une photo révèle impitoyablement tout défaut visible. Le matériel roulant et les bâtiments devront être raisonnablement patinés, les petits détails réels reproduits tels que gravas, herbes folles, flaques d'eau, fils télégraphiques, etc... et les concordances historiques et géographiques surveillées (car l'examineur attentif d'une photo finit toujours par découvrir les fautes de ce genre). Pour réussir une bonne composition, inspirons-nous largement de photos de la réalité et n'hésitons pas à étudier longuement le sujet au travers du viseur de l'appareil photo avant d'appuyer sur le déclencheur.

En conclusion, soyons persuadés que cet exercice de photographie, même en dehors d'un concours, peut être passionnant car il permet de réaliser des créations impressionnantes à partir de trois fois rien. C'est de plus une occasion pour chacun de s'essayer, sur un objet de dimensions limitées, aux techniques du décor, de la mise en scène et de la patine réalistes. Et une photo réussie sera alors le meilleur encouragement à persévérer dans cette voie, celle du modélisme véritable et complet.

(A suivre)

FICHE PHOTO N°1

AVANT PROPOS

Il ne s'agit pas, dans ce rapide exposé des techniques photographiques appliquées à la prise de vues de modèles ferroviaires, de passer en revue toutes les méthodes existantes et encore moins de décrire des appareils qui, de par leurs performances et leurs prix, sont bien souvent hors de portée de l'amateur moyen : pour mémoire, nous citerons les 6x6 mono-objectif et les chambres grand format...

Cette étude n'a donc pas pour ambition d'être exhaustive, mais comme but de préciser les lois fondamentales pour obtenir de bonnes photos et d'éviter les écueils les plus fréquemment rencontrés dans ce genre de prises de vues.

1 - L'APPAREIL PHOTOGRAPHIQUE :

Le type d'appareil qui nous servira de référence sera celui le plus diffusé actuellement : l'appareil de format 24 x 36 à visée réflex, à objectifs interchangeables et posemètre incorporé, utilisant les films 35 mm. Nous ne parlerons pas des appareils à viseur optique basé sur le principe du télémètre couplé (type Leica M) car ceux-ci s'avèrent d'un emploi moins souple en photographie rapprochée et de petits objets (proxiphotographie et macrophotographie).

Notre choix s'est porté sur le 24x36 de type réflex non seulement en raison de sa très large diffusion, mais aussi pour les multiples possibilités qu'il peut offrir : légèreté, maniabilité, bon rapport qualité-prix et surtout son universalité d'emploi qui fait que ce matériel permet d'envisager pratiquement tous les domaines d'application de la photographie d'aujourd'hui.

L'étendue de la gamme d'objectifs ainsi que la variété des accessoires proposés, à différents degrés de perfectionnement, dans tous les systèmes évolués (Nikon, Canon, Pentax, Olympus, etc) désignent ce type de matériel comme équipement standard.

2 - LES FILMS :

Les photographies sélectionnées devant paraître en couleurs dans Loco-Revue, nous ne parlerons que des différents films destinés à cet usage.

Il existe dans le commerce deux catégories d'émulsions couleur :

- les films inversibles pour diapositives de projection : Ektachrome, Kodachrome, Agfachrome, Fujichrome, etc;
- et les films négatifs destinés à fournir des épreuves sur papiers : Ektacolor, Kodacolor, Agfacolor, Fujicolor, etc.

Pour une question de technique d'impression, nous ne retiendrons que les films de la première catégorie : inversibles (dias). En effet, ces films, lors de la reproduction en photogravure, opération consistant à réaliser, à partir d'un document, un cliché utilisable en imprimerie, donnent de meilleurs résultats que les épreuves sur papiers. D'autre part, les films inversibles ont une définition souvent supérieure à celle des films négatifs; c'est-à-dire qu'ils restituent les détails de l'objet photographié avec plus d'exactitude.

Nous vous conseillons d'utiliser des films lents n'excédant pas 100 ASA de sensibilité nominale.

Avant de poursuivre, il est bon de rappeler que la réussite d'une photo couleur résulte en premier lieu de la parfaite adéquation du type de film avec la source d'éclairage. A la rédaction de Loco-Revue, nous recevons très souvent, concernant de belles réalisations de lecteurs (modèles ou réseaux), des photographies ne présentant pas un équilibre chromatique correct pour la reproduction (dominante).

Le choix préalable du type d'émulsions couleur est donc fondamental pour les raisons suivantes : la lumière qui impressionne le film, au travers de l'objectif, a deux caractéristiques : sa quantité et sa qualité.

La quantité de lumière, comme en photographie noir et blanc, se contrôle à l'aide de la vitesse d'obturation et du diaphragme (nous y reviendrons). Elle est aussi fonction de la sensibilité ou rapidité de l'émulsion exprimée en degrés ISO-ASA.

La qualité ou température de couleurs s'exprime en degrés Kelvin. Selon son type, la lumière émet donc des radiations contenant plus ou moins de bleu, vert, rouge, etc.

Le tableau ci-dessous nous amène à distinguer, parmi les nombreux films existants, deux grands types d'émulsions couleurs à harmoniser avec les sources d'éclairage correspondantes :

- les films type « lumière du jour » équilibrés pour 5000 à 6000 °K;
- les films type « lumière artificielle » équilibrés pour 3400 °K (type A) ou 3200 °K (type B).

Pour prendre un exemple concret, l'utilisation d'un film type lumière du jour avec une lampe flood émettant vers 3200 °K provoque une dominante jaunâtre rendant la photo absolument inutilisable !

Il est toutefois possible de corriger la température de couleurs d'une source d'éclairage en plaçant devant l'objectif un filtre de conversion. Cette opération peut s'effectuer dans les deux sens (refroidissement ou réchauffement), cependant nous vous conseillerons, si vous désirez n'utiliser qu'un seul type d'émulsion, aussi bien en lumière incandescente qu'en lumière du jour, d'employer un film type lumière artificielle (type A ou B) et de placer le cas échéant un filtre de conversion de valeur orange devant l'objectif (réf. 85 ou 85 B chez Kodak).

La conversion d'un film type lumière du jour se fait quant à elle à l'aide d'un filtre de valeur bleue (réf. 80A ou 80B chez Kodak), mais au détriment de la rapidité de l'émulsion.

Dans un prochain numéro nous aborderons les problèmes spécifiques liés à la prise de vues de modèles ferroviaires : choix de la focale, profondeur de champ, éclairage, exposition, etc... A vos boîtiers et bonnes photos.

F. MARX.

			TYPES DE FILMS	
			Lumière du jour	Lumière artificielle
TYPES D'ECLAIRAGES	Lumière standard (soleil à midi)	5500 °K		
	Flash électronique	5400 à 5500 °K		
	Lampes quartz-halogène	3200 à 3400 °K		
	Photofloods ou lampe d'ambiance de 150 à 500 W	3200 °K		
	Lampe ordinaire à filaments de 100 à 200 W	2800 °K		

LE DECOR DU RESEAU

LE DÉPÔT VAPEUR

LA REMISE DE LISIEUX

X. JACQUET

LA REMISE

Au cours de divers chapitres consacrés au dépôt vapeur, nous avons suivi notre locomotive au travers d'installations conçues pour assurer son fonctionnement : approvisionnement en eau-charbon huile, T.I.A., dégrasage et préparation. La « remise » au contraire est le lieu où la locomotive est au repos, soit garée chaude entre deux étapes, soit garée froide dans l'attente d'une réparation ou d'une remise en service.

La locomotive à vapeur était titularisée, c'est à dire affectée à une équipe mé-

canicien et chauffeur; son rythme était celui des hommes, se reposant pendant les périodes de repos, à l'arrêt pendant les congés de l'équipe. Ceci conduisait à de faibles parcours mensuels et surtout à des temps d'immobilité importants.

La banalisation des dernières locomotives à vapeur 141R, 141P, 241P, puis des locomotives diesel et électriques, a profondément modifié cet état des choses; les machines sont utilisées au maximum de leurs possibilités, ce qui tout compte fait est normal, une locomotive étant avant tout faite pour remorquer des trains et non pour somnoler au fond d'une remise.

De nos jours, le remisage n'est plus une fonction vitale du dépôt. La locomotive n'a plus besoin d'abri. Les anciennes rotondes ou « remises » rectangulaires ont été détruites ou reconverties, très souvent vendues à des entreprises privées, généralement clientes du rail, telles qu'entrepôts de matériaux ou de biens de consommation : eau, bière, etc. Le modéliste amateur de traction moderne pourra, à cet exemple, augmenter le réalisme de son installation en créant une zone d'activité industrielle autour d'une ancienne remise reconvertie.

La traction vapeur en Europe était caractérisée par un grand nombre d'engins de types et d'âges très différents. Les 121 P.O. côtoyaient la moderne 231 H.726, les vieilles 231 A Nord, la 232 U1. Naturellement les locomotives modernes assuraient la plus grosse part du trafic, les anciennes étant pour la plupart garées tous feux éteints en attente des pointes du service d'été avec ses trains supplémentaires.

Ces locomotives étaient sous abri au fond des remises et s'il n'y avait plus de

place, elles étaient parquées à ciel ouvert, bien graissées, une tôle sur la cheminée. Le plus souvent elles attendaient là une mort sans gloire !

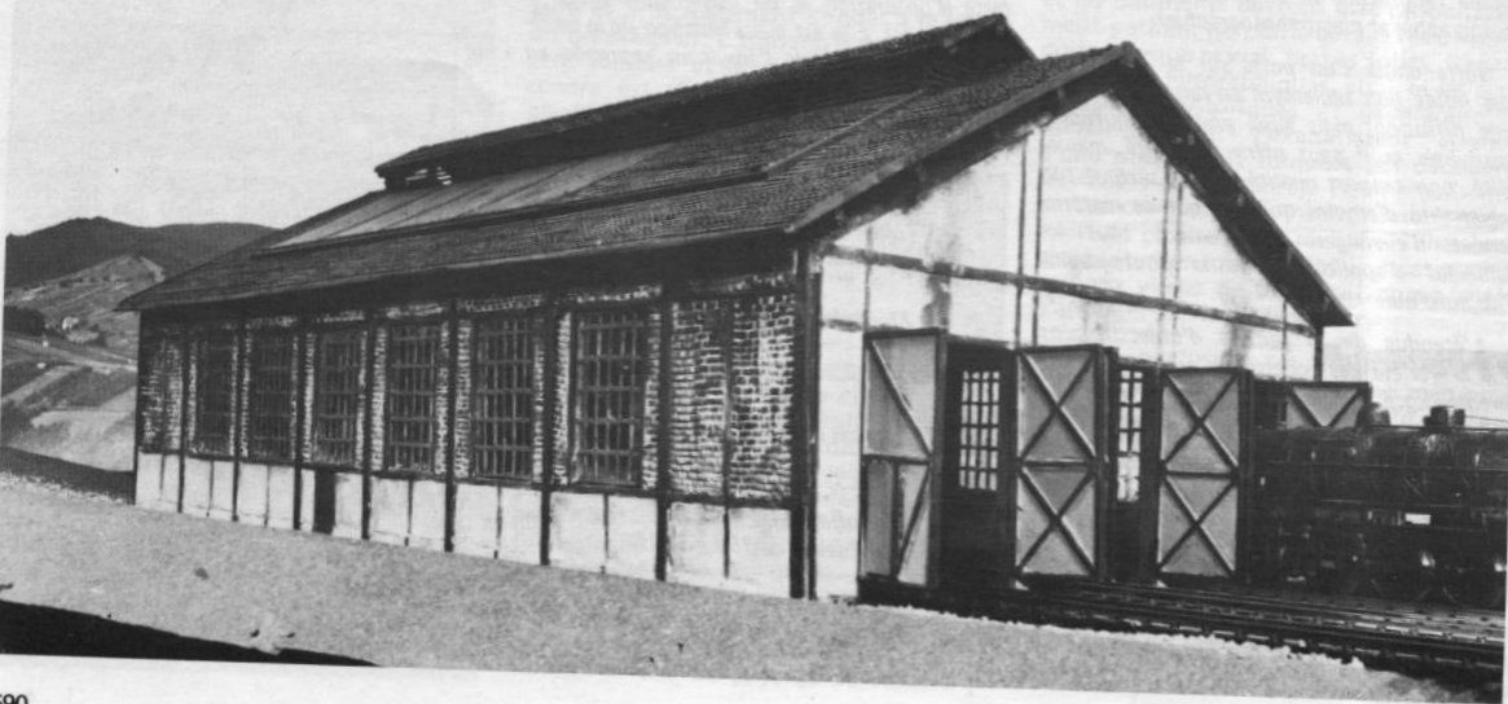
Le nombre important de locomotives attribuées aux grands dépôts - entre 100 et 150 sans compter les machines de passage - conduisit les administrations ferroviaires à construire d'énormes remises qui, suivant les époques et les doctrines propres à chaque réseau, furent rectangulaires ou circulaires. Les remises circulaires étaient appelées rotondes (voir suite des articles de M. Gillot, LR 313 cahier photocopie) ; les dépôts de moyenne importance avaient également des remises identiques mais de dimensions plus modestes, les annexes, à quelques exceptions près, ne possédaient que de petites remises rectangulaires à 1 ou 2 voies.

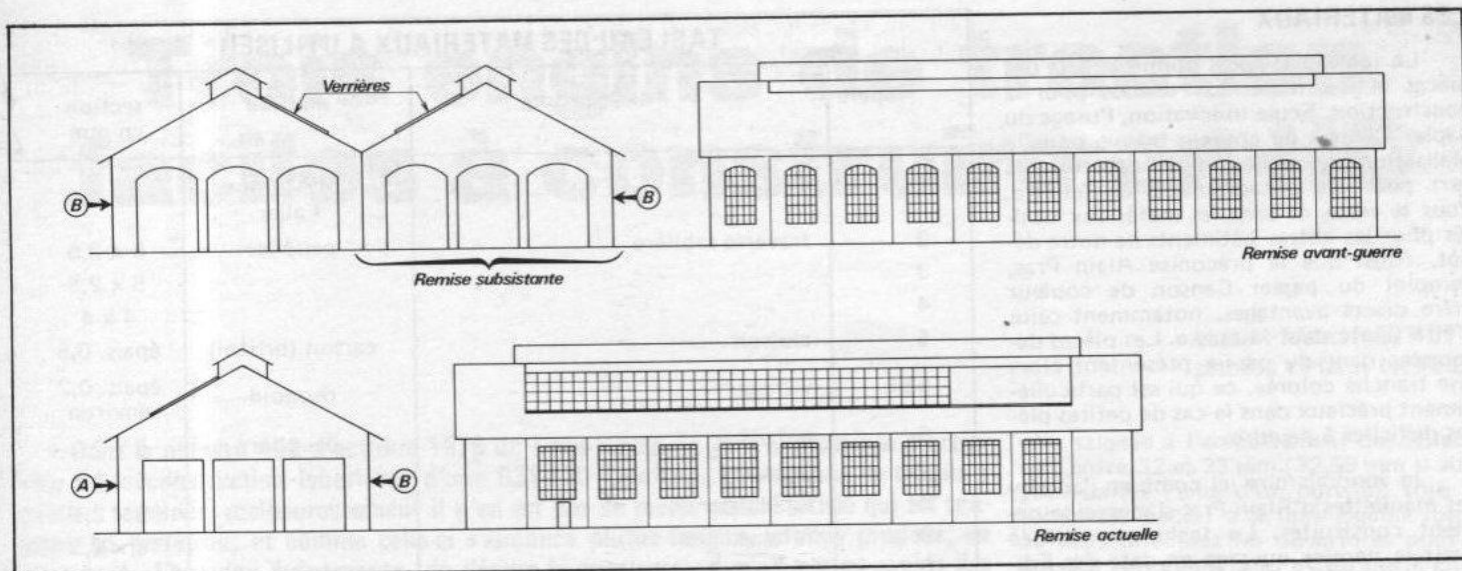
Le dépôt que nous réalisons étant d'importance moyenne et sensé être implanté quelque part sur l'ancien réseau de l'Etat, nous avons choisi la remise de Lisieux comme modèle.

La gare de Lisieux, située à 192 km de Paris, est par son trafic une des gares les plus importantes de la ligne Paris-Caen-Cherbourg.

A Lisieux s'embranchent les lignes de Trouville-Cabourg, de Honfleur et d'Orbec, cette dernière ligne étant défermée aujourd'hui. La proximité des grands centres ferroviaires de Mézidon et de Caen, comme la vocation de gare de passage de Lisieux, eu égard à la faiblesse du trafic de ses antennes, ne justifièrent jamais la construction d'un grand dépôt de locomotives. Caen, dépôt de vitesse, assura donc et assure encore les trains les plus nobles, tandis que Mézidon se vit réserver le trafic marchandise sur les axes Rouen-Le Mans et région parisienne-Caen.

J.L. fourmureau





Le dépôt de Lisieux était ainsi réduit au trafic local, cependant, comme la gare dessert un grand centre de pèlerinage, les trains pour Lisieux sont nombreux et il n'était pas rare à l'époque de la vapeur de voir des Pacific, soit de Batignolles, soit de Rouen, soit de Caen, faire escale à son dépôt.

La cavalerie mixte de ce dépôt fut très variée et, parmi les nombreux types que compta son effectif, plusieurs sont reproduits à échelle réduite. Furent ainsi pensionnaires du dépôt : des 141.C Ouest, 040 TA (Jouef), 030 C et D, 230 D, les 140.001 à 30 de type italien (réalisé par Rivarossi), des 030 TB (Jouef), 230 TA, 131 TA (Hornby), 230 F Ouest - 140 C (Jouef), 140 B, 140 H Baldwin, 040 B puis 040 D, lors de leur mutation sur l'Est (Fleischmann, Piko). Firent également escale à Lisieux les 231 D-G, 241 A, 141 P et 141 R (Jouef), 141 TA (Roco).

Avant la guerre de 1940, l'importance du trafic mixte avait justifié la construction d'une remise rectangulaire à 6 voies, remise composée de deux travées juxtaposées.

Lors de sa reconstruction après guerre, la travée côté gare fut détruite, ceci explique la différence de style existant entre les côtés droit et gauche (A,B) de la remise. Côté ville, la charpente est soutenue par un ensemble de maçonnerie réalisé en brique rouge. L'encadrement des fenêtres, le soubassement et son bourrelet, également en brique, agrémentent la façade. Côté gare, le vide laissé par la destruction du premier hall a été comblé par une structure alliant béton, brique et charpente métallique. Les baies sont cette fois rectangulaires.

Le fond de la remise en bois rappelle les origines du dépôt, la façade plus moderne a très certainement fait l'objet d'une reconstruction ultérieure. Les deux remises accolées d'avant guerre présentaient déjà cette façade.

Je serais heureux d'entrer en contact avec des modélistes normands suscep-

bles de me documenter sur les installations ferroviaires de Lisieux avant guerre et principalement sur le bâtiment voyageurs tel qu'il existait avant les bombardements de 1944. Merci à tous.

Pour notre réseau, nous avons réalisé la remise dans sa version actuelle, c'est à dire à 3 voies, telle qu'elle se présente encore aujourd'hui. La longueur a été réduite et le pignon bois a été remplacé par un ensemble évoquant béton, brique et charpente métallique. Nous nous sommes permis ces entorses à la réalité d'une part pour des raisons d'équilibre de l'ensemble et d'autre part parce que la façade arrière n'est absolument pas visible des abords du réseau. Cependant, il n'est pas impossible que le bois remplace un jour la brique... A ce moment, moyennant un éclairage adéquat filtrant au travers des lattes de bois disjointes et quelques volutes de fumée crachées par un gros fumigène camouflé dans la fosse de visite, nous espérons évoquer l'atmosphère irréelle

qui transformait la locomotive à vapeur en un objet d'adoration et le dépôt en un lieu de culte.

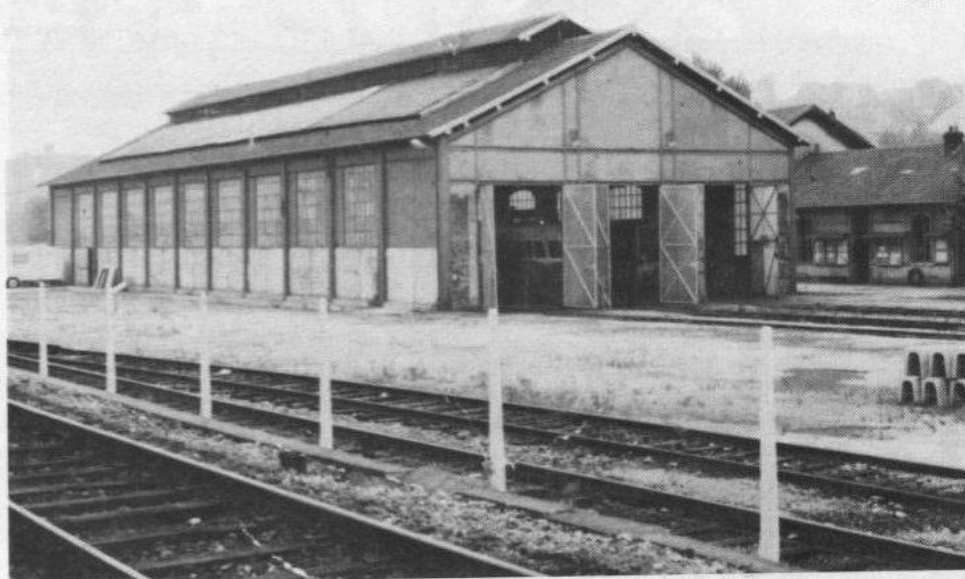
CONSTRUCTION D'UNE REMISE A 3 VOIES OU A 6 VOIES

Les différentes vues vous permettront de réaliser votre remise soit conformément au prototype, soit personnalisée, suivant le choix des pignons, la longueur du bâtiment ou la présence des verrières de toiture.

L'OUTILLAGE

L'outillage utilisé lors de la construction des autres bâtiments convient parfaitement, vous aurez donc besoin d'un cutter à lame cassable, d'une lime plate, d'une petite queue de rat, d'une scie X-Acto, d'une paire de ciseaux et d'un couteau de cuisine pointu en inox.

x. jacquet



LES MATERIAUX

Le tableau ci-après donne la liste des pièces et des matériaux utilisés pour la construction. Seule innovation, l'usage du papier Canson de couleur brique pour la réalisation des tuiles et de couleur gris vert pour les encadrements de fenêtre. Pour le reste, ce sont les matériaux utilisés pour les autres bâtiments de notre dépôt. Ainsi que le préconise Alain Pras, l'emploi du papier Canson de couleur offre divers avantages, notamment celui d'être teinté dans la masse. Les pièces découpées dans du papier présentent alors une tranche colorée, ce qui est particulièrement précieux dans le cas de petites pièces difficiles à peindre.

Je voudrais dire ici combien j'admire les maquettes d'Alain Pras si merveilleusement construites. La technique utilisée (voir le dernier ouvrage en date des Editions Loco-Revue : Gares et bâtiments en modélisme ferroviaire) est parfaitement adaptée aux matériaux. Quoi de plus simple que de travailler sur papier et qui plus est sur papier couleur (Canson offre une gamme très étendue de coloris).

Cependant cette méthode, comme toutes les méthodes, demande un certain tour de mains et surtout beaucoup de soin, elle convient particulièrement aux amateurs doués en dessin (tout tient dans le trait), mais tout s'apprend et une pièce ratée ne coûte guère plus que la peine de la recommencer.

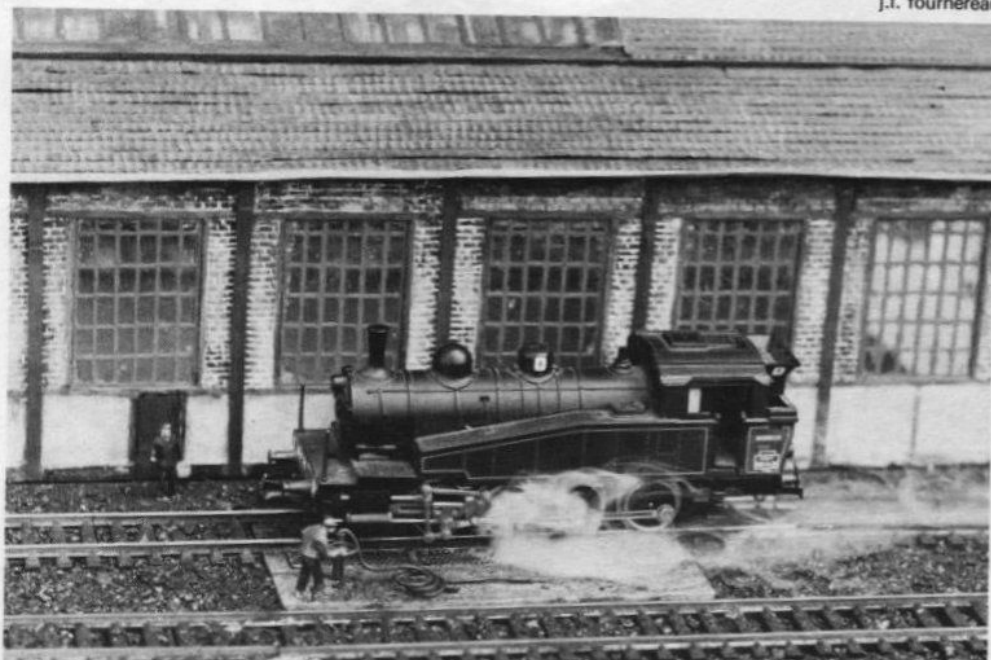
Cependant, si nous avons fait nôtre l'utilisation du papier couleur pour les pièces telles que châssis de fenêtres, tuiles, gouttières, nous n'avons pas voulu l'utiliser pour la partie en maçonnerie pour laquelle nous avons préféré rester fidèles à la technique de l'enduit à l'eau.

Deux raisons à cela et à chacun sa technique. Personnellement, je continue à penser que même à l'échelle du HO, il est possible d'utiliser des matériaux voisins de ceux utilisés dans la réalité, ou au

TABLEAU DES MATERIAUX A UTILISER

repère	désignation	matière	section en mm
1	poteau H	polystyrène	5 x 3,5
2	traverse sablière	Faller	
3	-	peuplier	5 x 2,5
4	-	-	5 x 2,5
5	cloison	-	4 x 4
5 bis	vitrage	carton (bristol)	épais. 0,5
6	entrait	rhodoid	épais. 0,2 environ
7	poinçon	peuplier	5 x 2
8	arbalétrier	-	5 x 2,5
9	faîtage	-	5 x 2,5
10	pannes (8)	-	5 x 2,5
11	poinçon	-	2,5 x 2,5
12	arbalétrier (lanterneau)	-	2,5 x 2,5
13	contre flèche (lanterneau)	-	2,5 x 2,5
14	-	-	1 x 1
15	faîtage (lanterneau)	-	3 x 2,5
16	pannes (2)	-	3 x 2,5
17	cadre de verrière	-	5 x 2,5
18	-	-	5 x 2,5
19	chevron	-	2 x 2
20/22	claire (lanterneau)	-	1 x 1
21	montant	-	1 x 1
23/25	châssis de fenêtre	-	2 x 2
25bis/26	montant	-	2 x 2
24	montant	-	2 x 2
27	châssis métallique	carton Canson couleur	
28/29	entrait (pignon)	peuplier	5 x 2
30	poteau	-	5 x 2
31	traverse	-	5 x 2
32	arbalétrier	-	5 x 2
33	montant	-	5 x 2

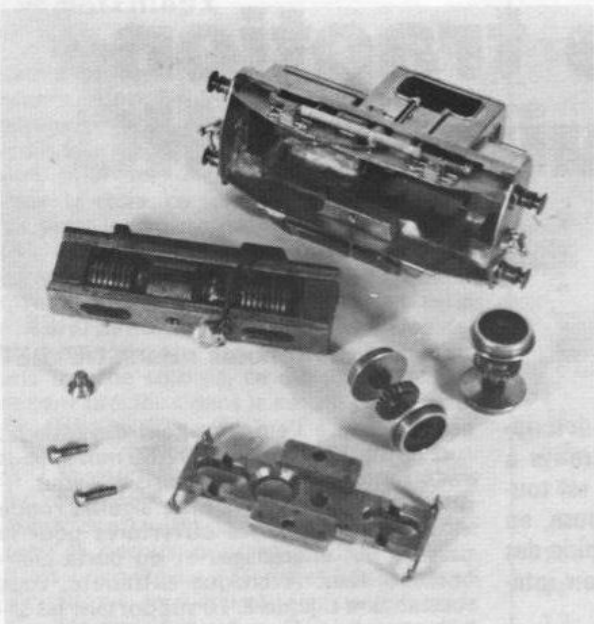
j.l. fourneau



moins ayant des caractéristiques voisines, ce qui confère au modèle un incontestable réalisme.

Les briques obtenues en marquant le papier ou en imitant les joints au tire-ligne ont un côté trop sage, qui n'invite pas à l'évasion. Je les préfère plus affirmées et moins rangées, encore qu'après séchage, l'enduit à l'eau se grave très bien et d'une façon parfaitement rectiligne avec l'aide d'un réglet et d'une pointe à tracer. Ceci dit, on ne peut que se féliciter des réalisations dues au talent d'Alain Pras, notamment des bâtiments et accessoires Jouef, grâce auxquels nos réseaux retrouveront ce quelque chose qui fait le charme de la France profonde. Nul doute que sous peu l'amateur de chez nous rivalisera de réalisme avec ses collègues anglais pour la plus grande joie de Clive Lamming et des lecteurs de LR.

(à suivre)



2



3

2 et 3. Motorisation du modèle.

Luder entraînant un seul des essieux, en prenant toutefois la précaution de suspendre le deuxième essieu, comme j'ai été amené à le faire lors de la construction du troisième modèle.

La plate-forme est en laiton d'épaisseur 5/10 et sa réalisation ne présente aucune difficulté. Après découpe du pourtour et d'une ouverture légèrement inférieure aux dimensions des capots et de la cabine, effectuer le pliage des bords longitudinaux, en se servant comme guide d'un fer plat de largeur 30 mm et si possible d'épaisseur 2,5 mm, ce qui permet, par limage à plat sur cette sorte de gabarit, de mettre les bords directement à l'épaisseur nécessaire.

Les plaques de tamponnement et les longerons en 8/10 sont découpés deux à

deux en même temps et soudés généreusement à la plate-forme par l'intérieur. C'est le moment à présent de fixer par deux vis la partie mécanique sur ce châssis.

La partie cabine est un peu plus délicate à réaliser, aussi la méthode me paraissant la plus rationnelle consiste à exécuter une forme en bois et à procéder comme suit :

- Découper et ajourer en même temps les faces avant et arrière en laiton d'épaisseur 5/10 en s'aidant de la forme en bois comme gabarit de traçage pour le cintre.

- Galber autour de la forme une tôle de laiton d'épaisseur 3/10 recuite et découpée un peu plus grande que nécessaire qui constituera la toiture et les côtés, la maintenir à l'aide de scotch ou d'élastiques et

la fixer sur les faces AV et AR par quelques points extérieurs de soudure. Tracer les ouvertures latérales.

- Retirer la forme, un crochet vissé dans le dessous de celle-ci facilite grandement l'opération, et souder largement à l'intérieur. On peut alors découper les ouvertures à la petite scie et les figurer à la lime.

- Remettre la forme en place après l'avoir diminuée de l'épaisseur des soudures dans les angles. Eliminer l'excédent de tôle et finir les angles de la cabine à la lime.

On procède d'une manière identique pour les capots avant et arrière en supposant ceux-ci réunis, on scie ensuite en même temps le capot unique et la forme en bois, celle-ci empêchant la déformation du métal. Cette façon de faire permet d'obtenir deux capots de section parfaitement identique.

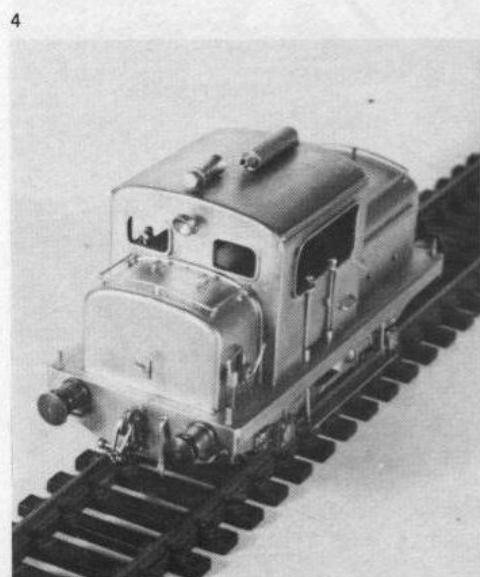
Après assemblage de l'ensemble cabine-capot, souder celui-ci sur le tablier, toujours par des points de soudure extérieurs pour positionner et ensuite souder à l'intérieur pour consolider l'assemblage.

Il reste à présent à effectuer les nombreux détails, ce qui demande autant de temps que la construction de la superstructure. Ces détails sont les suivants :

- Entourage des fenêtres et portes en fil de laiton recuit diamètre 4/10, en s'aidant d'une queue de foret par exemple pour effectuer les arrondis; après la soudure du fil qui devra se faire côté ouverture, le limer légèrement à plat. Les mains-montoirs peuvent provenir de chandeliers pour bateaux ou plus prosaïquement d'épingles en laiton (celles par exemple qui fixent les chemises sur les cartons de présentation, les autres dites de couturière étant généralement en acier).

- Calandre en grillage très fin (tamis à lait), trappes du capot avant en métal rapporté

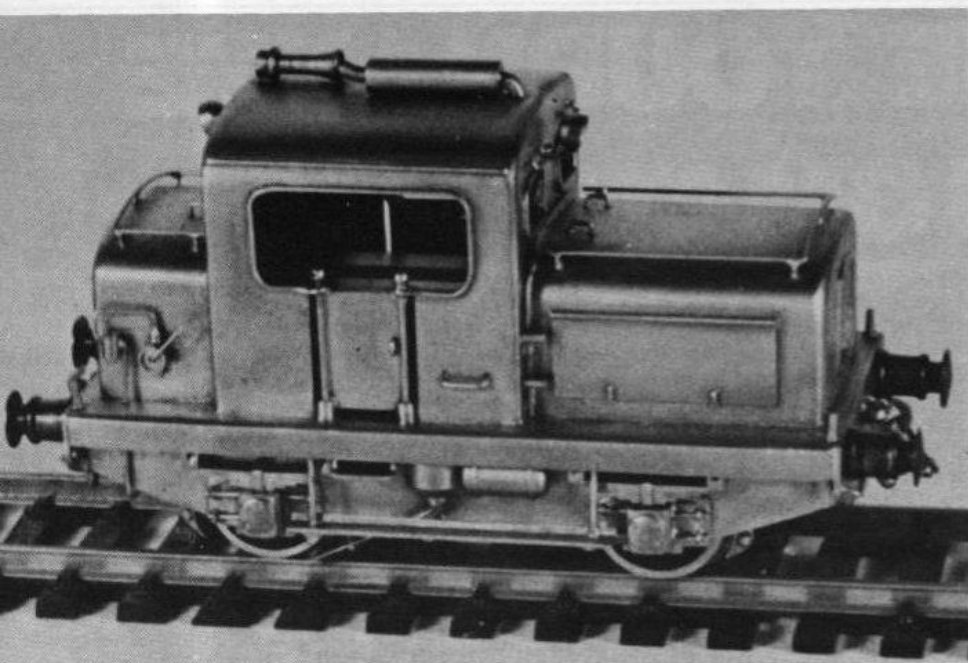
4 et 5. 3/4 avant et arrière.



594



loco revue 7/81 n° 429



6. Une finition soignée.

soudé par l'intérieur si on prend le soin d'effectuer un trou dans le capot à l'emplacement de la trappe.

Les boîtes d'essieux et ressorts de suspension peuvent provenir du commerce ou être récupérés sur un wagon hors d'usage. Personnellement, j'ai préféré les réaliser de toutes pièces; les lames de ressort au nombre de six sont découpées une à une dans une bande de laiton d'épaisseur 1/10. Cette méthode donne un résultat meilleur et me paraît aussi rapide que de

strier une pièce en forme d'ensemble : dans ce dernier cas le moindre dérapage de l'outil à tracer oblige à refaire la pièce.

- Les rambardes de capot en maillechort de 4/10 sont les pièces les plus fragiles du modèle; leurs supports en maillechort de 8/10 sont de simples bouts de fil dont l'extrémité comporte une légère saignée facilitant la mise en place et la soudure de la rambarde. Je vous déconseille de les remplacer par des supports de provenance commerciale, car ceux-ci sont presque

toujours d'une taille exagérée et si à la rigueur ils peuvent convenir pour un modèle de locomotive imposante, dans le cas de petits engins ils gâchent l'aspect final. Pour ma part, j'avais commis cette erreur et il m'a fallu les dessouder et les refaire avec tout ce que cela comporte de désagrément lorsque le modèle est considéré comme terminé.

- Les autres détails : pot d'échappement, trompe avertisseur, phares, marchepieds, sablière, porte-lanternes ne présentent aucune difficulté, ainsi que les tampons et attelages qui sont de provenance commerciale.

Mon modèle reproduisant le type d'origine comporte quelques divergences avec la fiche technique Loco-Revue; ainsi les supports d'essieux sont d'un modèle légèrement différent; les phares sont placés à la partie supérieure de la cabine et non sur le tablier; la calandre avant comporte l'emblème du constructeur : un crochet d'attelage stylisé dans un triangle pointé en haut, ce dernier détail réalisé en photogravure par Carmina (comme les plaques d'immatriculation de mes autres modèles).

Il y a quelques mois, j'eus l'occasion, aux environs de Chelles, de voir le prototype racheté à la S.N.C.F. par une entreprise de Travaux Publics et j'ai été agréablement surpris de constater l'exactitude de mon modèle, ce qui était d'ailleurs le but recherché.

Dans un prochain article, nous présenterons un engin plus original : la locomotive de manutention M-2 de l'ancien réseau Ouest.

(à suivre)

Les Centres Techni-Loisirs (CTL)

Lors du dernier salon du modélisme au CNIT à Paris, nous avons été intrigués par le stand important du CTL ou Centre Techni Loisirs qui présentait diverses petites machines outils et où des démonstrateurs vous initiaient volontiers à de nombreuses activités : tournage, fraisage, formage, soudure. L'idée originale de ce nouvel organisme, qui a un lien direct avec notre annonceur Doga dont les merveilleuses petites machines outils font rêver plus d'un amateur, est en effet non seulement de procurer à l'amateur de belles mécaniques des outillages spécifiques, des kits de construction, des plans et des pièces brutes, mais aussi de lui proposer divers stages d'initiation par lesquels il pourra apprendre à tourner, à souder ou à construire un petit automate.

Parallèlement à une large gamme d'outillage, de machines outils et de sujets de travaux, le CTL met aussi à la disposition de ses visiteurs un atelier complet en libre service où des moniteurs hautement qualifiés sont prêts à les conseiller au mieux pour la bonne exécution de leurs travaux ou dans le choix de leur équipement.

Deux centres CTL sont actuellement ouverts à tous, l'un à Asnières, 74 avenue d'Argenteuil, tél. 790.48.90, l'autre à Parly 2, 30 rue Moxouris, Le Chesnay, tél. 955.15.01.

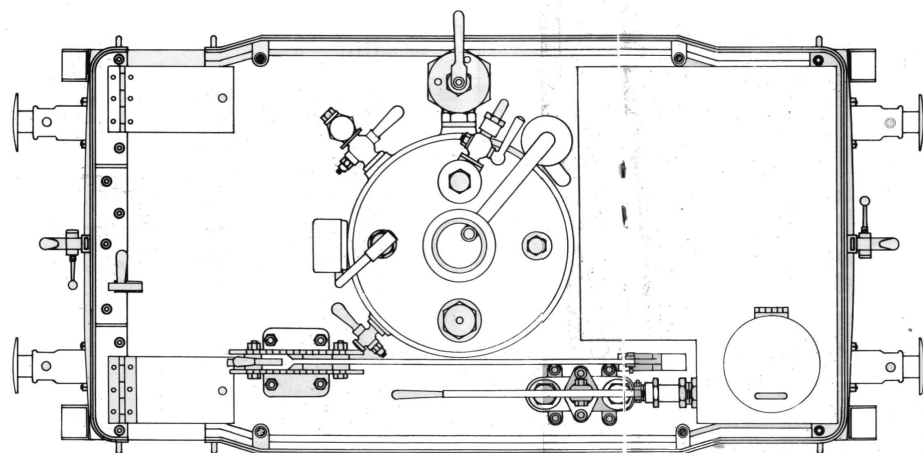
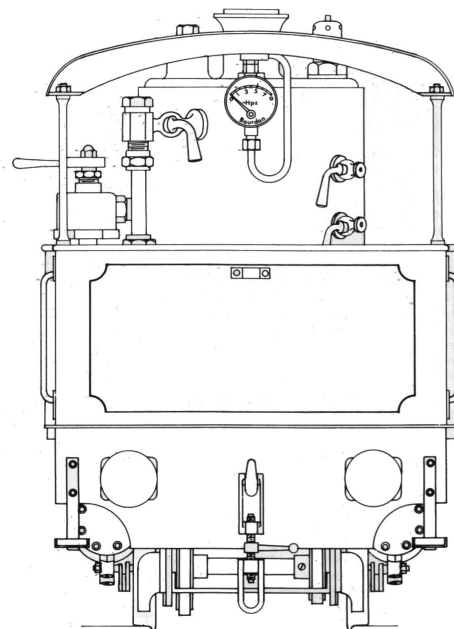
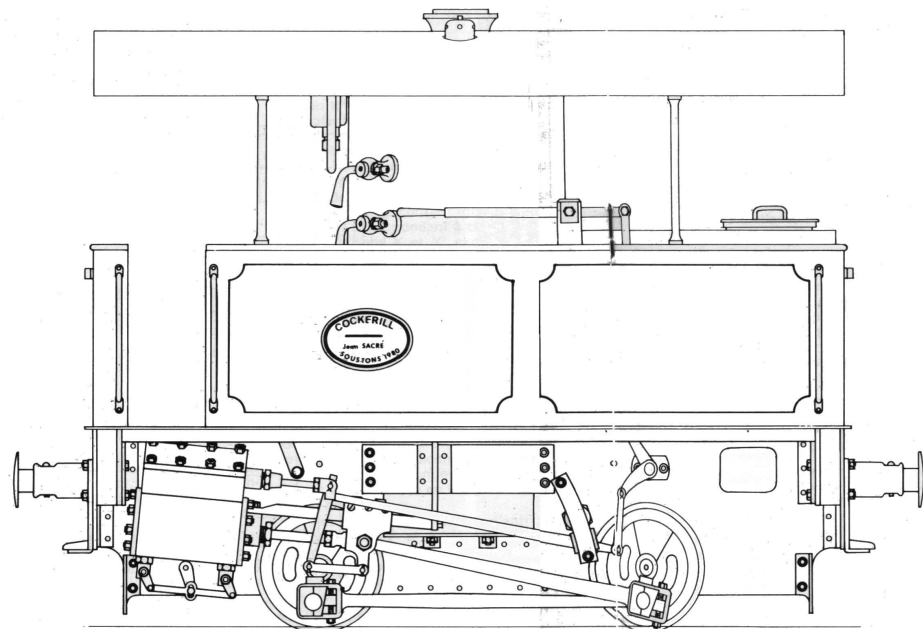
Le stage de tournage par exemple, qui permet de réaliser un petit moteur à vapeur en laiton d'une cylindrée de 1 cm³, dure 8 h et son prix est de 450 F TTC.

Nous vous tiendrons au courant de cette intéressante formule dès que nous aurons de plus amples informations.

J.L.F.

Sur le stand CTL du SALON DU MODELE REDUIT, un jeune garçon, formé par un moniteur CTL au début de la manifestation, faisait des démonstrations de BRASAGE D'ALUMINIUM avec des baguettes CTL B 40 et du flux CTL BF 40K.





LE PLAN DU MOIS :

LOCOMOTIVE COCKERILL A CHAUDIERE VERTICALE

MODELE REALISE AU 1/20 - VOIE DE 72 MM
CHAUFFE AU GAZ BUTANE
VUES D'ENSEMBLE

(Voir article page 606 ; pour l'échelle d'exécution, multiplier les dimensions relevées sur le dessin par 1,74)

J. SACRÉ 9-12-80

Jusqu'à présent, consulter le catalogue général de la firme Lima avait quelque chose d'irritant pour les modélistes français. On y trouvait en effet les plus prestigieuses locomotives de la S.N.C.F. traitées dans des teintes incroyablement fantaisistes : BB 15000 bleue, CC 72000 orange et grise, BB 67000 rouge Capitole ! Les modèles destinés aux autres pays d'Europe - Italie et Suisse notamment - ne subissaient pas un si mauvais traitement. Et l'irritation devenait colère lorsque, à quelques pages de là, vous arriviez à la rubrique consacrée à l'échelle anglaise du OO : harmonieuse décoration de la 260 «Horwich Crab», réalisme de l'embellage de la 262 «Green Arrow», recherche du détail qui fait vrai sur le «railcar» AEC du Great Western; oui, nos voisins d'outre-Manche bénéficiaient décidément d'un régime de faveur chez Lima ! Coup de théâtre en 1980 : la firme de Vicenza change radicalement de politique en France et, corrélativement, un nouvel importateur - la SOGEREP - est nommé. Cette nouvelle politique porte rapidement ses fruits : quelques redécorations plus fidèles de modèles déjà existants servent de «rodages» et aujourd'hui, nous vous présentons les deux premiers modèles vraiment nouveaux, sinon dans la forme, du moins dans l'esprit : une BB 7200 et une BB 15000. Jouef et Roco proposant déjà des locomotives similaires à leur catalogue, c'est pour nous l'occasion de nous livrer à un face à face passionnant.

LA FAMILLE DES PLUS RECENTES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES DE LA S.N.C.F.

BB 7200, BB 15000, BB 22200, une seule et même famille de locomotives que Jacques Chevassus a présenté en détails dans le N° 402 de Loco-Revue. Rappelons simplement que les 7200 sont prévues pour circuler sous caténaire continu 1,5 kV, les 15000 sont aptes au courant monophasé 25 kV et les 22200 constituent la version bicourant 1,5 kV/25 kV des deux séries précédentes.

Il y a quelques années, un ancien -vaporiste, bien sûr !- nous avait prophétisé que les locomotives du futur formeraient de gigantesques séries d'unités, toutes rigoureusement identiques entre elles. C'était compter sans les impératifs d'exploitation (1), sans les progrès constants de la technique et sans la recherche permanente des stylistes en matière de décoration. Ainsi, pour la «famille» 7200-15000-22200, nous avons dénombré au moins quinze sous-séries différentes, variant par leur persiennes de ventilation, la longueur intérieure de leur cabine, les coloris de leur livrée, etc...

LES BB 7203 ET BB 15002 LIMA FACE A LEURS RIVALES

Lima proposait déjà une BB 7200 et une BB 15000 à son catalogue: Mal gra-

(1) Il ne serait d'ailleurs sans doute pas rentable de ne construire qu'un type de locomotives électrique vraiment «universel», capable de circuler sous tous courants, sur toutes lignes et tous profils, en tête de trains de toutes natures.

vées, mal décorées et dotées d'une motorisation anémique, ces deux machines n'étaient que des jouets. Aujourd'hui, c'est bien de modèles véritables qu'il s'agit. Un regret : la BB 7203 Lima forme un doublon avec la BB 7201 Roco (pourquoi ne pas avoir choisi une machine de la série BB 7236 et suivantes à cabines allongées ?).

La BB 15002 en livrée vert bleuté que reproduit Lima est par contre la seule locomotive de cette sous-série présente sur le marché HO depuis que Jouef a retiré sa BB 15005 de son catalogue. La BB 15006, actuellement commercialisée par Jouef, appartient à la seconde sous-série (persiennes différentes). Voilà un bon exemple d'entente entre fabricants et il ne reste plus qu'à traiter au 1/87 les machines de la quatrième sous-série (BB 15051 et suivantes à cabines allongées) pour satisfaire pleinement les amateurs !... Notons au passage que la version bicourant BB 22201, créée par Roco, n'est plus fabriquée, le modèle présentant certaines entorses de fidélité qui ne sont pas dans les habitudes de la firme autrichienne !

LES 5 MODELES SUR LA SELLETTE : PREMIERES IMPRESSIONS

Il y a quinze ans, placer côte à côte, sur un réseau HO, deux machines de même type provenant de deux fabricants différents était une opération difficile sur le plan de l'esthétique : la longueur des modèles variait, les détails étaient traités différemment d'une firme à l'autre, et ne parlons pas de la décoration ! Comparez les CC 65000 VB, Jep et Hornby, les BB

9200 Märklin, VB et Jouef... Quel progrès réalisé depuis ! Aujourd'hui, il n'est nullement choquant pour l'œil de faire circuler, sur un même réseau, les BB 7200 Lima et Roco, de même que les BB 15000 Lima, Jouef et Roco. De fait, les deux BB 7200 sont très semblables au niveau de l'aspect (matière plastique utilisée, décoration, allure générale); et face au modèle Roco (410 g), le modèle Lima (340 g) «fait le poids», contrairement à la toute légère BB 15000 Jouef (moins de 200 g).

Avant de pousser plus loin les comparaisons, parlons des prix de vente de ces différents modèles. Chez Lima, la BB 15002 est proposée aux alentours de 115,-F, la BB 7203 à 140,-F. Comptez 200,-F pour la BB 15006 Jouef et environ 330,-F pour les BB 7201 et 15046 Roco. De toute évidence, ces deux derniers modèles ne peuvent être considérés comme des modèles «bas de gamme», mais nous devons constater aussi que Roco a souvent fait mieux pour un prix de vente équivalent. Et la BB 15000 qui nous paraît la mieux détaillée par rapport à son échelle, est celle de Fleischmann... en N !

DIMENSIONS COMPAREES : UN MATCH SERRE

C'est la première leçon de ce test comparatif : la longueur de tous les modèles confrontés est identique au millimètre près (+ 0,5 mm pour Jouef), la longueur hors tampons variant suivant que ces derniers ont été représentés en position de compression ou non. D'une manière générale, il est d'ailleurs impossible de déceler, à l'œil nu, les différences de cotes qui apparaissent sur le tableau ci-contre. Une exception : l'empattement trop court des bogies de la BB 15006 Jouef (2) qui choque un peu. Deux remarques : les modèles Lima ont perdu ce détestable aspect «haut sur pattes» qui les désavantageait tant autrefois; la vocation «grand public» de Lima n'empêche pas cette firme de respecter les normes NEM...

ASPECT EXTERIEUR, FIDELITE DES DETAILS

BB 7200 : La BB 7201 Roco et la BB 7203 Lima sont faciles à comparer puisqu'elles reproduisent, toutes deux, une machine appartenant à la première sous-série. D'emblée, la qualité de la gravure du mo-

(2) Il s'agit des bogies de la BB 67400 de la marque, exacts pour cette machine diesel.

LA COMPOSITION DES TRAINS

BB 7200 SUD-EST

Rapide 5055 : Paris gare de Lyon - Nice (hiver 1977/78)

BB 7200 (Lima, Roco) de Paris à Marseille (ou CC 6500), BB 22200 (Roco) de Marseille à Nice (ou BB 25200) — Paris-Nice 4 B10tu VTU 75 (Mougel, Roco réf. 4275), 1 B5rtu VTU 75 (Mougel), 1 B10tu VTU 75 (Mougel, Roco réf. 4275), 1 B6Dd2 VU 75 (Jouef réf. 5363, Mougel), 3 A9u VU 75 (Mougel); Paris-Marseille 1 VR GE type U (Jouef réf. 5401), 1 A10tu VTU 75 (Mougel, Roco réf. 4299), 2 B10tu VTU 75 (Mougel, Roco réf. 4275), 1 PEz type OCEM RA 26/29 (postes Hornby ou Jouef réf. 5650 modifiés).

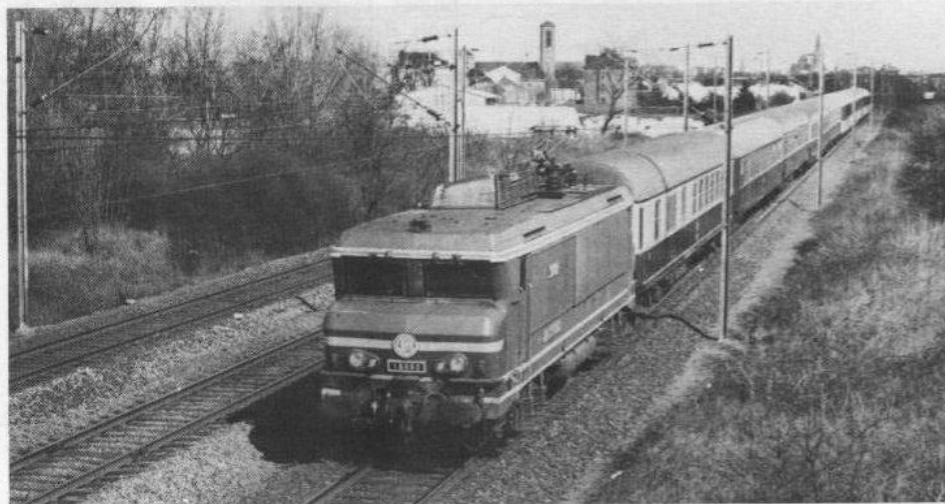
BB 15000 EST

Rapide T.E.E. 63 «Stanislas» : Paris Est - Strasbourg (été 1975)

Paris-Strasbourg BB 15000 (Lima, Jouef, Roco), 1 A4Dtux Gc U67 (Jouef réf. 5342), 1 A8u GC U69 (Jouef réf. 5341), 2 A8tu GC U69/72 (Jouef réf. 5341), 1 VRu GC U68 (Jouef réf. 5343), 2 A8tu GC U69/72 (Jouef réf. 5341), 1 A8u GC U69 (Jouef réf. 5341).

1. Voici la BB 15002 réelle, machine choisie par Lima ; elle est tête du rapide 254 Frankfurt-Paris, le 15 mars 1981, aux environs de Metz.

dèle Lima surprend; on connaît déjà celle, réputée, du modèle Roco. Nous avons d'ailleurs noté certaines similitudes comme la curieuse position inclinée de la poignée des portes d'accès aux cabines. Bien entendu, la gravure de la BB 7201 Roco

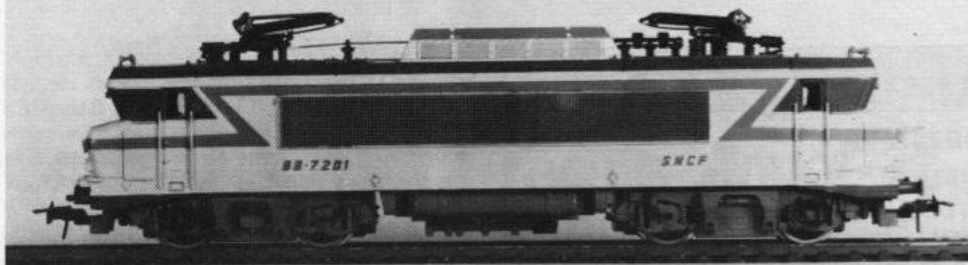


reste supérieure, ne serait-ce que par la très belle reproduction des flancs de bogies. Sur la BB 7203 Lima, les flancs de bogies sont évoqués beaucoup plus sommairement mais sans erreur grossière. Les marchepieds d'accès aux cabines font corps avec ceux-ci comme sur le modèle Roco. En ce qui concerne les faces latérales, il ne nous a pas été possible de départager les deux modèles; nous reprocherons juste, à la 7203 Lima, les ouvertures de l'encliquetage caisse - châssis (ce n'est pas trop visible, mais ne fait pas «sérieux») et le montage du numéro et du sigle S.N.C.F. qui n'a pas été inversé sur l'une des faces (défaut commun avec le modèle Roco). Une supériorité chez Lima : les plaques des constructeurs Alsthom et M.T.E. sont figurées avec une précision acceptable (plaques absentes sur le modèle autrichien). Les poignées montoirs venues de moulage représentent la solution la plus raisonnable pour un modèle «bas de gamme». Celles qui figurent sur la BB 7203 Lima sont plus fines que leurs homologues équipant la BB 7201 Roco. Passons maintenant aux faces frontales. La forme caractéristique du «museau» est réussie dans les deux cas. A l'actif de Roco, la traverse de choc, très précise, et le vitrage des baies bien positionné. A l'actif de Lima, l'emplacement plus fidèle des 4 lanternes électriques, la reproduction exacte des appareillages entourant les baies frontales et la présence d'essuie-glaces corrects.

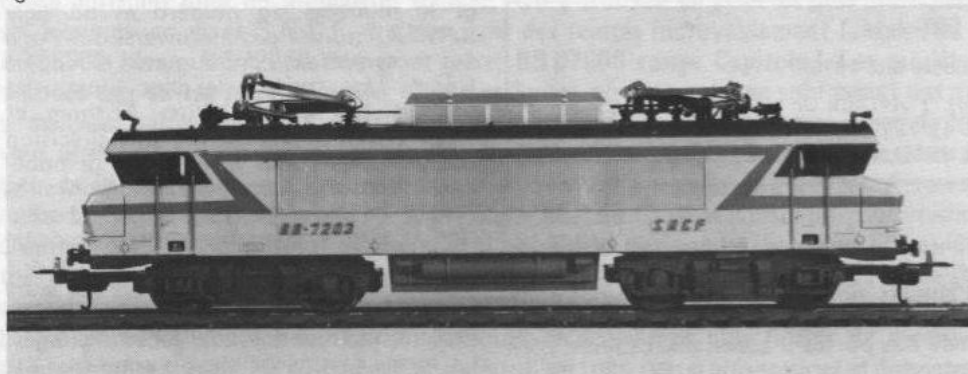
Surprise sur la toiture des deux modèles : la reproduction des tôles de la toiture est strictement identique pour chacune des deux marques ! Seul le lanterneau diffère, à l'avantage de Roco; un bon point également pour la présence de l'antenne radio sol-train. Étonnante similitude aussi, en ce qui concerne la ligne de toiture et les isolateurs des deux modèles; acceptable sur la BB 7201 Roco, cette ligne de toiture devient très correcte (malgré l'emploi d'un fil rouge fort laid) sur l'«économique» BB 7203 Lima. Nous serons brefs avec les pantos : ceux de Lima

DIMENSIONS COMPAREES

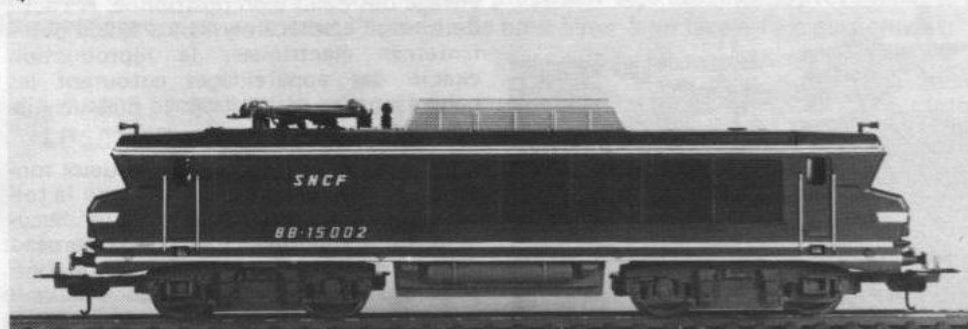
	Réelle	1/87	BB 7200 Lima	BB 7200 Roco	BB 15000 Lima	BB 15000 Jouef	BB 15000 Roco
Longueur hors tampons	17480	200,9	197,9	200,9	197,9	199,2	200,9
Longueur de la caisse	16200	186,2	186,2	186,2	186,2	186,7	186,2
Largeur hors persiennes	3053	35,1	34,8	34,6	34,8	34,4	34,6
Hauteur du rail à la toiture (7200)	3695	42,5	42,6	42,5			
Hauteur du rail à la toiture (15000)	3701	42,5			42,6	42,6	42,5
Entraxe des pivots de bogies	9694	111,4	111,4	111,5	111,4	111,4	111,5
Empattement d'un bogie	2800	32,2	32,3	32,2	32,3	31,0	32,2
Diamètre des roues	1260	14,5	14,4	14,5	14,4	14,4	14,5
Distance dos à dos des flancs de roues		mini 14,3	14,3	14,3	14,3	13,8	14,3
Epaisseur des boudins	NEM 310	0,7/0,9	0,8	0,7	0,8	0,9	0,7
Hauteur des boudins		maxi 1,2	1,3	1,0	1,3	1,3	1,0



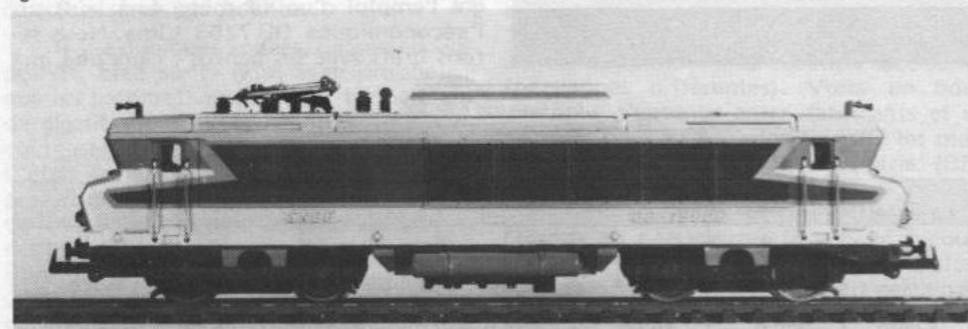
2
3



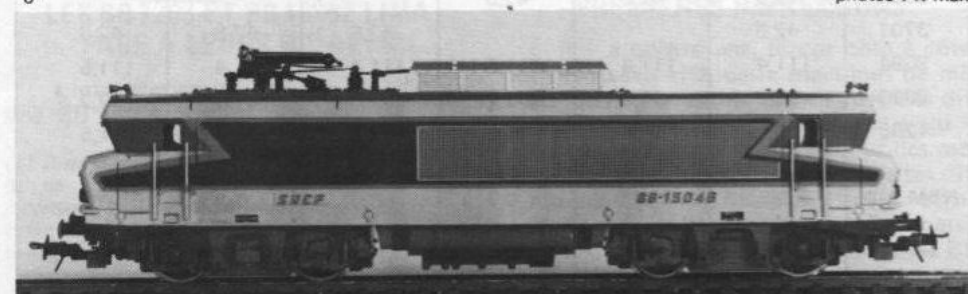
4



5



6



photos : f. marx

2. BB 7201 Roco.
3. BB 7203 Lima.
4. BB 15002 Lima.
5. BB 15006 Jouef.
6. BB 15046 Roco.

sont dignes du musée des horreurs (3) et ceux de Roco correspondent à un type employé... par la D.B. ! Dans un cas comme dans l'autre, à échanger contre des pantos Carmina ou Sommerfeldt.

BB 15000 : Chacun des trois modèles appartenant à une sous-série réelle différente, nous n'avons pas voulu comparer... l'incomparable et nous limiterons à quelques remarques.

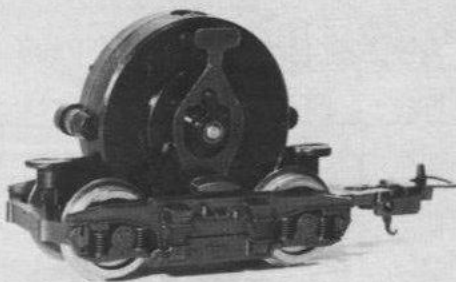
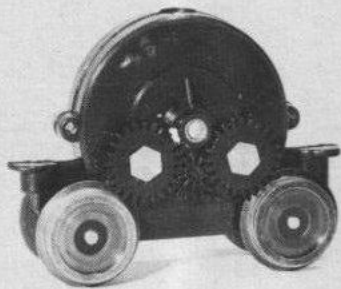
Première apparue sur le marché, la BB 15006 Jouef semble avoir été conçue avec une certaine ambition, mais quelques pièces rapportées envisagées ont été simplifiées ou abandonnées avant la commercialisation par souci d'économie de montage. Ainsi, les blocs caoutchouc, qui en réalité assurent la liaison caisse-bogies, sont absents, ce qui donne un aspect dépouillé à la partie centrale des flancs de bogies. De même, Jouef est la seule des trois firmes à avoir installé des poignées montoires de cabines et une main courante sur les capots, rapportées en fil métallique. L'idée était bonne, mais pourquoi avoir choisi du fil de 7/10 quand il faudrait du 3/10 seulement; nous préférons encore des poignées montoires venues de moulage et finement métallisées à ces rambardes rapportées d'aussi forte section !

Dans l'ensemble, et exception faite de très belles persiennes latérales, nous trouvons la qualité de la gravure sensiblement inférieure à celle de ces concurrentes.

La BB 15046 Roco est un modèle particulièrement fidèle; deux petites lacunes : la présence d'essuie-glaces montés à l'envers et le mauvais positionnement des lanternes électriques frontales.

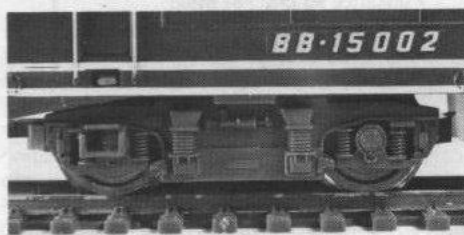
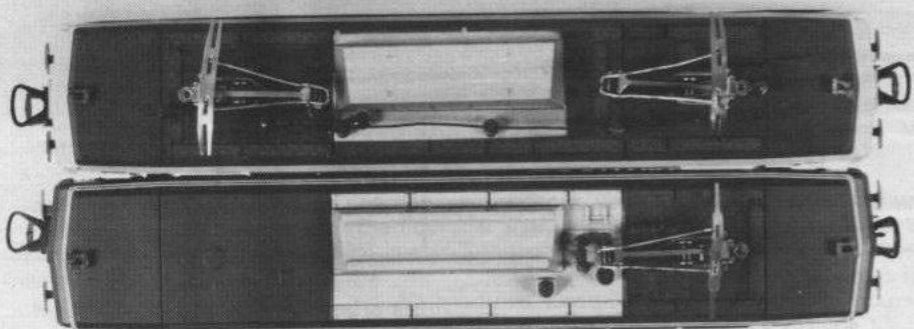
La BB 15002 Lima est aussi fidèle que la BB 7203 dont nous avons déjà parlé. A noter que, comme chez Roco, les traverses de chocs de la machine «monophasée» ne sont pas les mêmes que celles de la machine «continu». La toiture est conforme à celle des cinq premières BB 15000; les isolateurs, par contre, ont un aspect grossier et présentent d'étonnantes similitudes avec ceux de l'ancienne BB 15005 Jouef... Jusqu'où ira Lima en matière de pantos? Nous l'ignorons, mais celui de sa BB 15002 est pire (!) que ceux qui équipent la BB 7203 de la marque... A côté, le panto de la BB 15006 Jouef fait figure de pièce de précision; quant à Roco, il a résolu le problème à sa manière, en montant sur sa BB 15046, un panto allemand utilisé sur les locomotives série 181.2 de la D.B. !

(3) N'oublions pas que le modèle Lima est proposé à un prix sensiblement égal à celui d'une paire de pantos fidèles de fabrication artisanale; ne réclavons donc pas l'impossible...



9

photos : f. marx



10

8

7. A gauche : l'ancien moteur Lima. A droite : le nouveau moteur type G à 3 pôles.

8. De bas en haut : BB 7203 et BB 15002 Lima.

9. Une initiative heureuse, sur des modèles de cette catégorie : la présence d'essuie-glaces sur les baies frontales.

10. Le bogie de la BB 15002 Lima : correct pour un modèle « bas de gamme ».

DECORATION : SIMILITUDE POUR LES BB 7200, DIVERSITE POUR LES BB 15000

Ne comparons pas les deux BB 7200, puisque la teinte de leur caisse comme le ton d'orange et les dimensions des bandes décoratives sont identiques ! Le gris ardoise de la toiture est un peu plus foncé chez Lima et les persiennes latérales de ventilation «inox» paraissent «plus neuves» que chez Roco. Pas d'inscription complémentaire (tare, dépôt...) sur ces deux BB 7200. Un regret chez Lima : les sigles S.N.C.F. et numéros frontaux étaient empâtés sur le modèle que nous avons eu en mains.

Comme en réalité, les trois BB 15000 ont une livrée différente. La BB 15002 Lima arbore une robe vert bleuté foncé dont la teinte nous a paru un peu trop sombre; dommage, car le modèle exposé à Nuremberg était, lui, fidèle sur ce point. Pour un modèle «bas de gamme», la finesse d'application des teintes et des inscriptions de cette BB 15002 nous a étonnés; jusqu'aux porte-signaux des faces frontales qui ont reçu conformément une petite touche rouge vermillon !

Lorsqu'elle est apparue en 1974, la BB 15006 Jouef était un modèle joliment décoré. Cette décoration n'a pas trop mal vieilli : les teintes sont correctes, la précision d'application est bonne.

La BB 15046 Roco arbore une livrée tout à fait conforme à celle des machines réelles de cette sous-série. Les inscriptions complémentaires (tare, dépôt...) ont été reproduites, ce qui est normal pour un modèle de ce prix.

MECANIQUE : TROIS TECHNIQUES S'AFFRONTENT

Les mécaniques des modèles Roco et Jouef sont bien connues : gros moteur cylindrique avec volant d'inertie pour la firme autrichienne, sempiternel moteur «Jouef-5 pôles» pour la firme française qui, sur ce modèle, avait innové avec une transmission par courroie en caoutchouc entraînant une minuscule poulie montée sur un arbre portant deux vis sans fin calées sur les axes d'essieux. Ce principe ne plaît guère en France; pourtant, malgré ses faiblesses, il est très répandu aux USA.

Avec son nouveau moteur type G, c'est en Bavière que Lima a été chercher son inspiration : extérieurement, ce mo-

teur annulaire 3 pôles à aimant permanent et sa transmission par pignons droits montés sur un des bogies rappellent certains modèles Fleischmann.

PRESTATIONS EN LIGNE

Sur les machines Lima, toutes les roues du bogie moteur sont équipées de bandages d'adhérence tandis que les roues du bogie porteur participent à la captation du courant. Le principe de transmission par pignons droits laisse une certaine inertie au modèle, en cas de coupure de courant brutale, et permet de traverser de très courtes zones d'appareils de voie isolées. En ligne, le fonctionnement des BB 7203 et 15002 Lima est un peu plus bruyant que celui des modèles Roco. Les lanternes électriques blanches sont fonctionnelles sur la face avant et s'inversent suivant le sens de marche.

Sur le plan performances, le tableau ci-contre se passe de commentaire, sinon pour dire que le nouveau moteur type G fait preuve d'une étonnante vitalité et offre des prestations bien supérieures à celles qui sont le lot habituel des modèles «bas de gamme». Notez l'effort de traction encore important à haute vitesse; d'ailleurs, c'est à la vitesse correspondant

ESSAIS AU BANC DYNAMOMETRIQUE

		BB 7201 Roco	BB 7203 Lima	BB 15002 Lima	BB 15006 Jouef	BB 15046 Roco
Marche H.L.P.						
Démarrage	sous	3,5 V/180 mA	4,4 V/210 mA	4,2 V/210 mA	3,9 V/100 mA	2,2 V/110 mA
Vitesse mini		2 km/h	7 km/h	5 km/h	4 km/h	2 km/h
	sous	3 V/190 mA	3,4 V/190 mA	2,9 V/200 mA	3,2 V/120 mA	2 V/110 mA
Vitesse maxi		160 km/h	172 km/h	187 km/h	188 km/h	148 km/h
	sous	12 V/160 mA	12 V/240 mA	12 V/210 mA	12 V/150 mA	12 V/150 mA
Vitesse limite en service à 160 km/h	sous	12 V/160 mA	10,5/210 mA	10,5 V/210 mA	10,5 V/140 mA	13 V/150 mA
Marche en charge						
Courant absorbé maxi		520 mA	360 mA	360 mA	260 mA	500 mA
Effort au crochet à 30 km		150 cN	120 cN	125 cN	75 cN	170 cN
	sous	7,5 V	9 V	9 V	12 V	8 V
Puissance au crochet maxi à 160 km/h sous 14 V		0,48 W	0,43 W	0,41 W	0,20 W	0,25 W

Page suivante : 11. BB 7203 Lima - 12. BB 15002 Lima.

CHARGE DES TRAINS

BB 7200		BB 7201 Roco	BB 7203 Lima
En palier :	Train de messageries à 30 km/h sous 7,5 V	50 wagons	40 wagons
	Train de messageries à 100 km/h sous 12 V	44 wagons	34 wagons
	Train de voyageurs à 140 km/h sous 12 V	19 voitures	19 voitures
	Train de voyageurs à 160 km/h sous 14 V	24 voitures	22 voitures
	Train de voyageurs à 200 km/h sous 14 V	9 voitures	12 voitures
	Train de messageries à 100 km/h sous 12 V avec 2 machines en UM	60 wagons	57 wagons
Rampe 20°/∞ :	Train de voyageurs à 120 km/h sous 12 V	15 voitures	14 voitures
Rampe 40°/∞ :	Train de voyageurs à 100 km/h sous 12 V avec 2 machines en UM	18 voitures	16 voitures

BB 15000		BB 15002 Lima	BB 15006 Jouef	BB 15046 Roco
En palier :	Train de messageries à 30 km/h	42 wagons sous 9 V	25 wagons sous 12 V	58 wagons sous 8 V
	Train de messageries à 100 km/h	35 wagons sous 12 V	24 wagons sous 12 V	42 wagons sous 12 V
	Train de voyageurs à 140 km/h	18 voitures sous 12 V	11 voitures sous 12 V	13 voitures sous 12 V
	Train de voyageurs à 160 km/h	20 voitures sous 14 V	11 voitures sous 14 V	13 voitures sous 14 V
Rampe 20°/∞ :	Train de voyageurs à 120 km/h	13 voitures sous 12 V	5 voitures sous 12 V	13 voitures sous 12 V

Nota :

- Les trains de voyageurs étaient composés de voitures Roco type VTU 75, ceux de messageries de wagons Roco à 2 essieux
- Les vitesses correspondantes indiquées sont égales aux vitesses limites les plus courantes de ces machines suivant la catégorie des trains; 30 km/h correspond à l'effort de traction maximal. Pour les BB 7200, la vitesse maximale en service varie suivant les sous-séries : 100 km/h pour les locomotives « marchandises » du Sud-Ouest, 100 km/h également pour les futures BB 7343 à 7370 aptes à l'UM et destinées à la ligne de Maurienne, 160 km/h pour toutes les autres unités, 200 km/h à titre d'essai seulement sur certaines machines prêtées au Sud-Ouest pour des trains T.E.E.
- A basse vitesse, les tensions inférieures à 12 V ont été rendues nécessaires pour éliminer les patinages.



11

f. marx

te de 160 km/h sous 14 V que les deux machines Lima ont fourni leur meilleur rendement : exactement 9,10% pour chacune (4) !

Nos lecteurs seront sans doute étonnés de voir que les performances des deux machines Roco sont, ici, très supérieures - notamment sur le plan vitesse - à celles que nous avons obtenues lors du test qui leur avait été consacré. Nous l'avons déjà dit, le matériel moteur Roco est fort long à roder, et ne donne ses pleines possibilités qu'après avoir parcouru un kilométrage important. Notre BB 7201 surtout a beaucoup « tourné » ; les résultats sont là, ils font honneur à la firme de Salzbourg !

Même remarque pour la BB 15006 Jouef qui a, elle aussi, amélioré ses performances depuis notre test de 1974 ; 24 wagons de marchandises à la vitesse corres-

pondante de 100 km/h, ce n'est déjà pas si mal, même si cette marche s'accompagne d'un curieux dandinement de l'engin moteur ! Un détail : la BB 15006 des Editions Loco-Revue a toujours sa courroie élastique de transmission d'origine !

CONCLUSION : Y-A-T-IL DES « JAPONAIS » A VICENZA ?

A Vicenza, dans l'usine Lima, il semble qu'il y ait des techniciens qui ont parfaitement assimilé certains principes qui ont si bien réussi aux industriels japonais. Prenez la BB 7203 : la caisse ressemble comme une sœur à celle du modèle Roco, certains détails ayant été (bien !) simplifiés pour abaisser le coût de fabrication ; la mécanique, quant à elle, a une parenté certaine avec celle de Fleischmann, mais la qualité n'est pas du tout la même... le prix non plus !

Les deux nouveaux modèles Lima que nous venons de tester, sont propres à relever l'image de marque de la firme italienne en France ; elle en avait bien besoin ! Pour leur prix, et à condition que celui-ci reste aussi raisonnable par la suite, ces deux machines constituent un excellent achat pour tous les « petits budgets ». Quant aux modélistes exigeants, ils auront raison de préférer la BB 7201 Roco, mais rien ne les empêche d'acquérir quelques BB 7203 Lima pour « gonfler » la cavalerie du dépôt. Le problème est beaucoup plus simple avec les BB 15000 puisque, chacun des trois modèles représentant une machine différente, nous ne pouvons que conseiller d'acheter... les trois ! La BB 15002 Lima comme la BB 15046 Roco sont des modèles remarquables, chacun dans sa catégorie ; on regrettera, par contre, que le prix de la BB 15006 Jouef ne soit pas du tout en rapport avec ce qu'offre ce modèle à vocation « grand public ».

(4) Sous 12 V à 140 km/h, 8,89% pour la BB 7203, 8,87% pour la BB 15002.

12

f. marx



LE CREPUSCULE DES MIKADO-TENDER

Les Mikado-tender sont apparues en France peu de temps avant la première guerre mondiale. La suppression du tender, entraînant le report de la soute à combustible et de la réserve d'eau sur la locomotive, offrait à celle-ci la possibilité de circuler «cabine en tête», diminuait notablement sa longueur et améliorait l'adhérence des roues accouplées, toutes caractéristiques qualifiant parfaitement les 141 T pour les relations courtes à arrêts fréquents sur des lignes où le tournage des machines s'avérait délicat : lignes secondaires en attente aux installations réduites, lignes de montagne, lignes de la banlieue de Paris exploitées en navettes.

La première génération des Mikado-tender est apparue en 1911 à la Compagnie d'Orléans (P.O.) avec des machines pour lignes à fortes rampes. L'Est mit en service, l'année suivante, des locomotives à usages multiples (dessertes de lignes secondaires, banlieue de Paris, omnibus, manœuvres et remontes, etc). En 1920, le P.O. acquiert une seconde série à double vocation

(banlieue de Paris et trains de voyageurs sur lignes secondaires ou de montagne). L'Etat cloture cette première génération avec 20 locomotives pour la banlieue de Paris.

Dix ans plus tard, une seconde génération de Mikado-tender apparaît avec des machines très sophistiquées, construites spécialement pour la banlieue de Paris : locomotives à 3 cylindres sur l'Est en 1929 (type copié par l'Etat en 1932), locomotives à distribution à pistons-valves système Cossart sur le Nord. Remarquez que le P.L.M. n'a pas fait appel au type 141 T, auquel il a préféré le type 242 T.

A la fin des années 60, qu'elles soient «montagnardes», «campagnardes», ou «banlieusardes», les Mikado-tender vivent leurs derniers instants sur les quatre régions de la S.N.C.F. qui, lorsqu'elles étaient «Compagnies», avaient accordé leur confiance à ce type de machines. Revivons par l'image ce «Crépuscule des Mikado-tender»...

A



Texte : J.H. LAVIE
Photos : M. LE GUAY

A et B - Bien qu'au cours de leur carrière, on vit les 4-141 TA à peu près partout sur la région Sud-Ouest et que quelques unités devinrent même des 6-141 TA en 1948, lorsque la région Méditerranée fut créée, c'est en Auvergne que ces machines préservèrent leur suprématie pendant un demi-siècle où elles ont été engagées sur presque toutes les lignes occidentales du Massif Central, remorquant, en simple ou double traction, des trains de natures les plus variées.

Les 4-141 TA montrèrent une vivacité exceptionnelle, «enterrant» dans leur fief, la presque totalité des autres séries de machines dont certaines étaient plus récentes ! Leur résistance contre l'invasion des lignes secondaires à voie unique par les autorails avait même un côté héroïque !

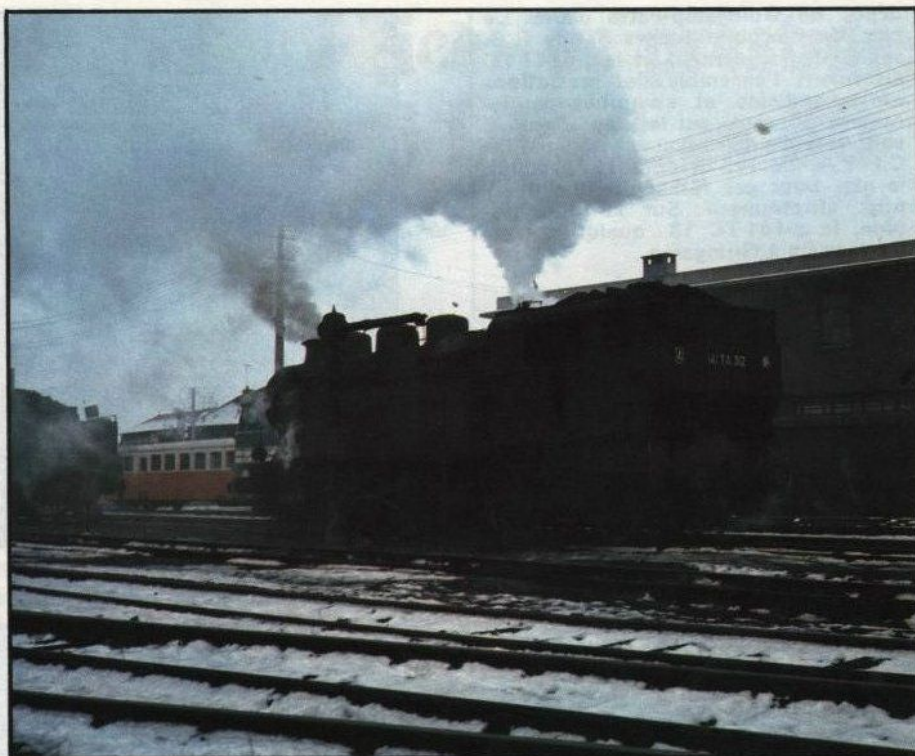
«Montagnardes» du P.O., les 4-141 TA s'illustraient encore, à la fin des années 60, sur la fameuse ligne d'Eygurande au Mont-Dore, comportant une rampe caractéristique de 35 mm/m, en tête d'express et du rapide 1103-1104 «Le Thermal-Express». La dernière 4-141 TA a été radiée en 1970 au dépôt de Montluçon.

Du Cantal au plateau de Millevaches, l'halètement de leur échappement s'est tu. Parce qu'elles étaient parfaitement adaptées aux tâches qui leur étaient dévolues, les 4-141 TA n'ont laissé que des regrets parmi ceux qui les conduisaient.

C - Jusqu'en décembre 1958, date où a été inaugurée la traction électrique entre Paris et Creil, les belles 2-141 TC à distribution Cossart ont couvert la majeure partie des circulations «banlieue de Paris» de la région Nord. Lignes après lignes, ces Mikado-tender se retirèrent progressivement au gré des électrifications et dieselisations. Le mardi 8 décembre 1970, la mise sous tension Ermont Eaubonne-Valmondois condamnait irrémédiablement les 14 dernières machines encore en service, dont la 2-141 TC 67 illustrée ici faisait partie.

Avec elles, les ultimes panaches de fumée quittaient irrémédiablement la verrière qui avait connu tant de machines à vapeur prestigieuses, des «Oustrances» à la 232 U en passant par les «SuperPacific» et les «Pacific Chapeyron». En quarante ans, la banlieue de Paris s'était métamorphosée : les modernes automotrices électriques arrivaient à point.

D - Au terme d'une carrière passée dans la fièvre de la banlieue de Paris Saint-Lazare, les 3-141 TC retrouvèrent une seconde jeunesse sur les lignes reliant Guingamp à Paimpol et Carhaix appartenant au «Réseau Breton». La première unité était arrivée en 1958 au



B



C

dépôt de Guingamp-Patte d'Oie. Le parc de machines louées par le R.B. augmenta rapidement et les 3-141 TC assurèrent l'ensemble des prestations «marchandises» et «omnibus-remplacement autorail» sur les deux lignes à voie normale du réseau exploité par les C.F.T.A. Le 1er octobre 1971, sonna le glas pour ces Mikado-tender devenues «bretonnes». Sur la photographie, la 3-141 TC 18 quelques jours avant la fin à Guingamp.

E - Les 3-141 TC venaient à Carhaix, depuis la mise à voie normale de l'ancienne ligne à voie métrique Guingamp-Carhaix. Ici, une 3-141 TC à l'annexe-traction de Carhaix.

F - Anciennes «banlieusardes», les 1-141 TB avaient quitté leur dernier fief parisien, lors du transfert de la ligne de la Bastille au R.E.R. Loué par



D



F

j.h. lavie



les C.F.T.A., un petit contingent a été employé par la suite en Seine-et-Marne sur la ligne Longueville-Provins-Villiers St Georges. C'est à la fin du mois d'août 1972 que nous vîmes une dernière fois la 1-141 TB 460 en tête d'un train de marchandises régulier. Peut-être a-t-elle été rallumée dans les mois qui suivirent ? Nous la voyons ici en octobre 1972, devant la remise du dépôt de Provins, bien entourée car la proximité du dépôt-musée de l'A.J.E. C.T.A., à Longueville, très fréquenté par les amateurs, avait rendu populaires les dernières Mikado-tender de la S.N.C.F.

Une «Armistice» de prestige : la 1-150.Y-16 Liliput en H0

J.H. LAVIE

Avec 6570 locomotives construites, les BR 52 allemandes constituèrent sans aucun doute la plus importante série jamais réalisée dans le monde. Elles ont circulé dans toute l'Europe et ont appartenu aux chemins de fer de 14 pays : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, France, Hongrie, Italie, Luxembourg, Norvège, Pologne, Roumanie, Tchécoslovaquie, Turquie et U.R.S.S.

En modélisme, il est surprenant de constater que, malgré l'omniprésence des BR 52 en Europe, aucun des quatre «grands» d'Allemagne de l'Ouest ne s'était intéressé à ces machines jusqu'à maintenant, seules les firmes Piko (R.D.A.) et Kleinbahn (Autriche) les ont reproduites au 1/87 ! Une évolution favorable se dessina lorsque Trix proposa une BR 52 à l'échelle N ; aujourd'hui, Liliput suit le mouvement à l'échelle H0. Ces deux nouveaux modèles sont également proposés en version S.N.C.F. 1-150 Y.

LES 1-150 Y DE LA S.N.C.F. : ENTRE LES «X» ET LES «Z»

Pour les modélistes français, l'intérêt des 150 Y se situe à un niveau intermédiaire entre celui des 150 X - très utilisées à l'Est et au Nord et dont les dernières unités n'ont quitté la scène ferroviaire qu'en 1965 - et les fantomatiques 150 Z restées «hors inventaire» (1). Rappelons

simplement que les 150 X étaient des machines du type allemand BR 44 à 3 cylindres, tandis que les 150 Z appartenaient au type BR 50 à 2 cylindres. Les 150 Y, quant à elles, étaient des BR 52, évolution du type BR 50 sous la forme d'une construction simplifiée n'utilisant pas les métaux non ferreux. Étudiées dans un but stratégique (type KDL 1) (2), certaines BR 52 avaient reçu un tender à condenseur pour la campagne de Russie (type BR 52 KON).

À la libération, 17 locomotives en cours de construction à la S.A.C.M. à

Graffenstaden (Bas-Rhin) sont incorporées au parc de la S.N.C.F. et numérotées 1-150 Y 1 à 17. Attelées aux tenders à caisse semi-cylindrique 1-32 Y 1 à 17, elles sont toutes identiques entre elles (cabine fermée, écrans pare-fumées) sauf la 1-150 Y 1 (tablier avant différent ; roues du bissel à 9 rayons au lieu de roues pleines). Reconnaisables par leurs plaques de numérotation S.N.C.F., les 1-150 Y 1 à 17 sont basées à Sarrebourg, Hausbergen et Mulhouse-Nord où elles assurent la traction des trains de marchandises et de quelques voyageurs omnibus (vitesse limite : 80 km/h).

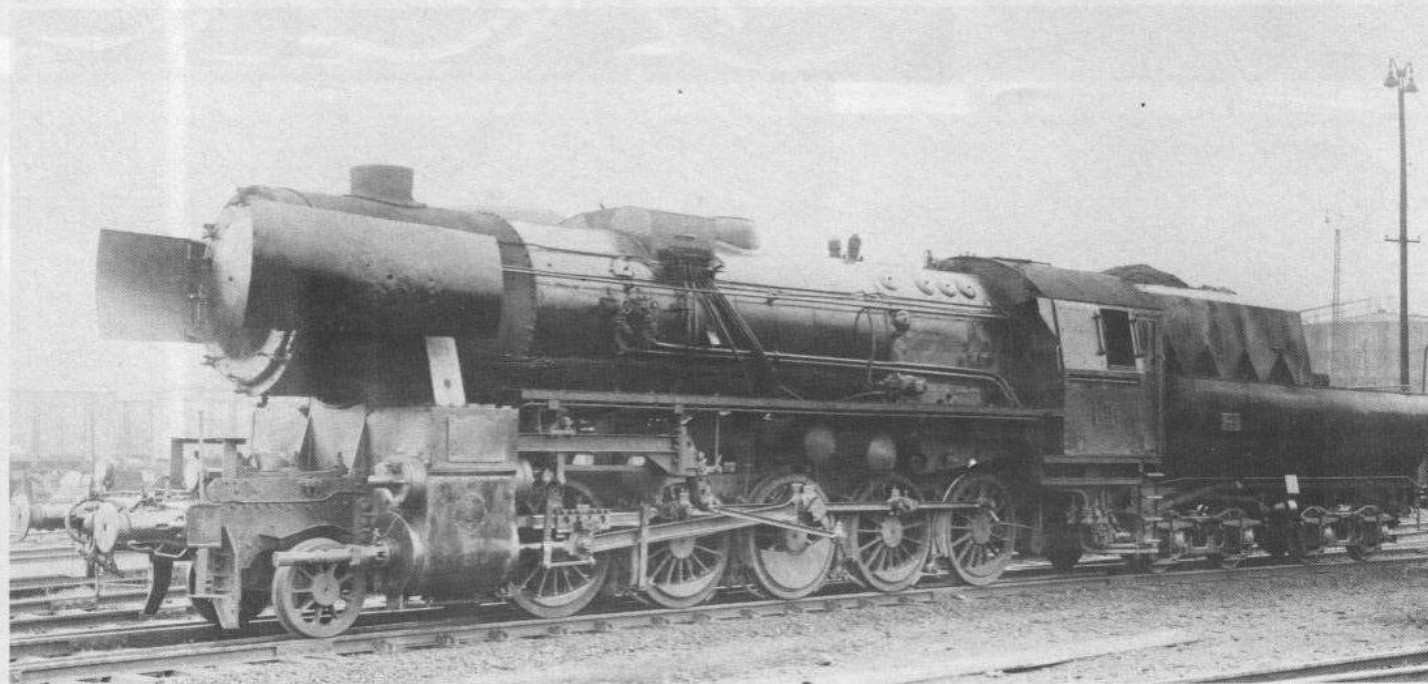
D'autre part, 24 locomotives, construites dans 10 usines différentes situées dans les pays qui sont aujourd'hui la R.F.A., l'Autriche, la Pologne, la France (S.A.C.M.), la R.D.A. et la Tchécoslovaquie, sont acquises comme «prises de guerre» par la S.N.C.F., mais restent «hors inventaire». Il y a bien entendu, des différences notables entre ces 24 machines provenant d'horizons si différents,

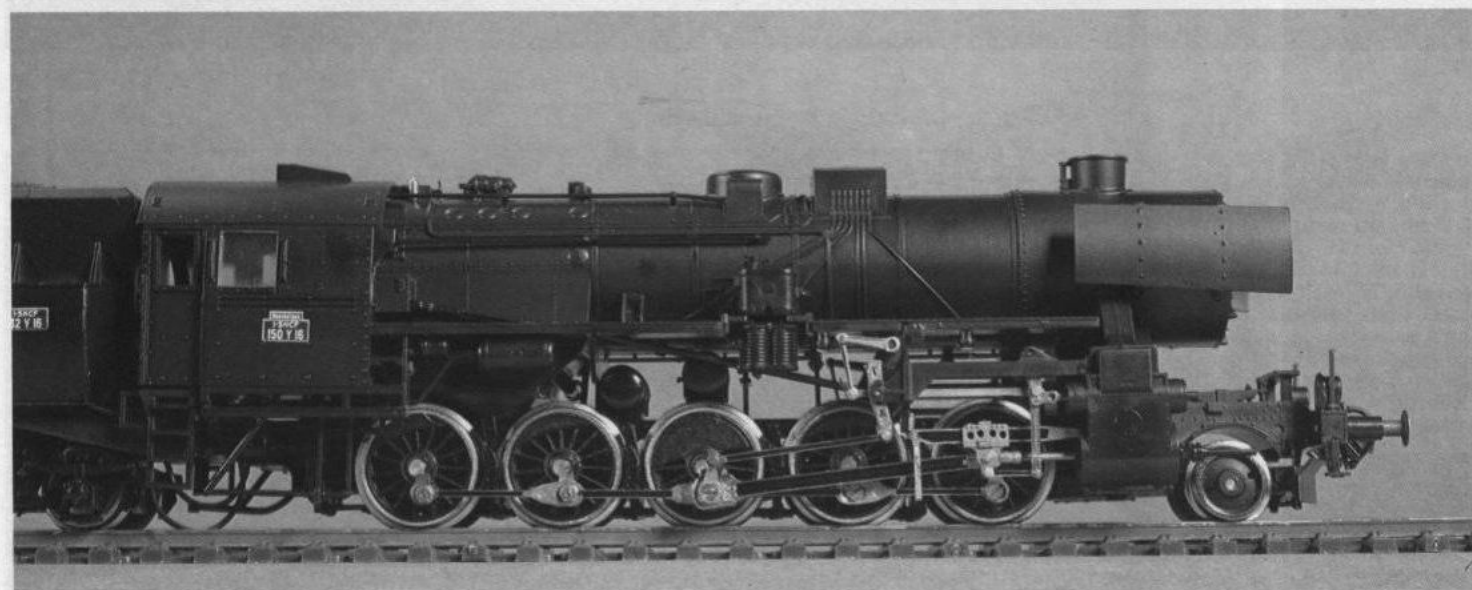
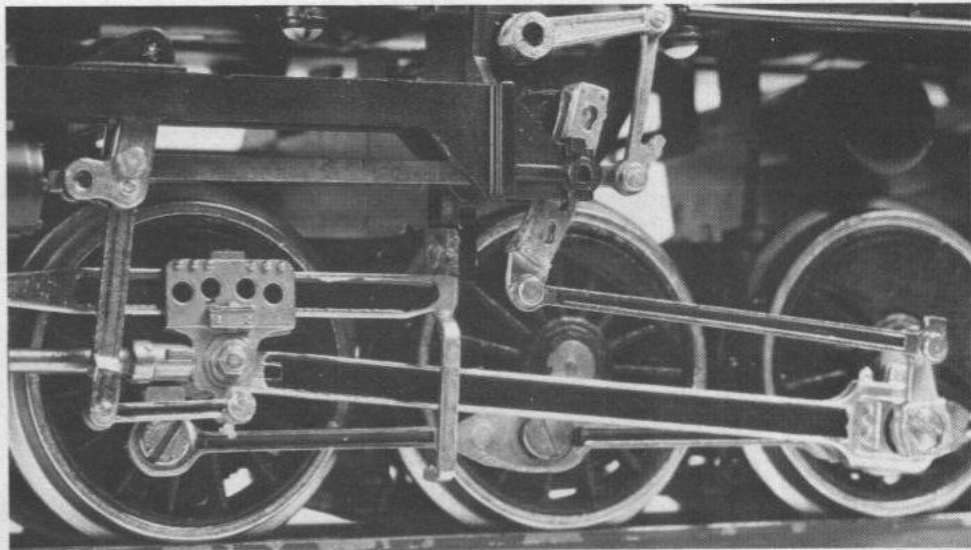
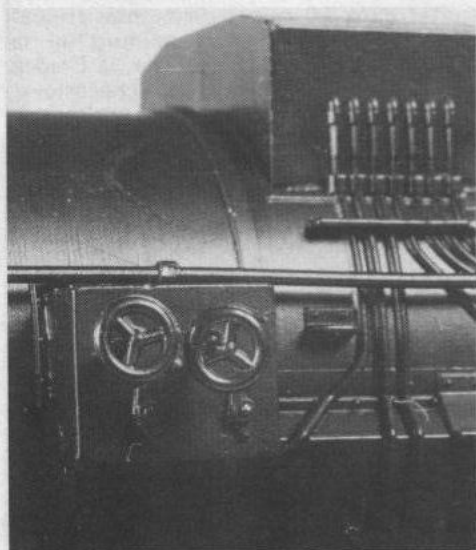
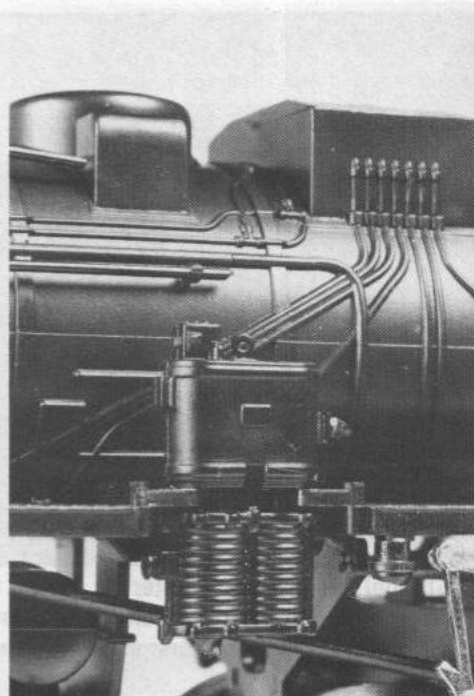
(1) Voir historique et caractéristiques des locomotives 150 X, 150 Y, 150 Z dans l'ouvrage «Locomotives à vapeur de la SNCF» pages 11, 12 et 13, aux éditions Loco-Revue, franco : 39,- F.

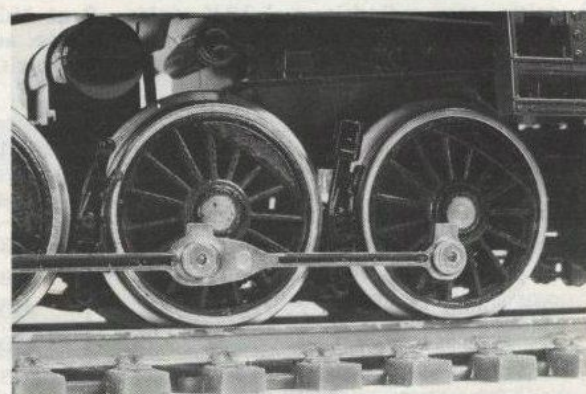
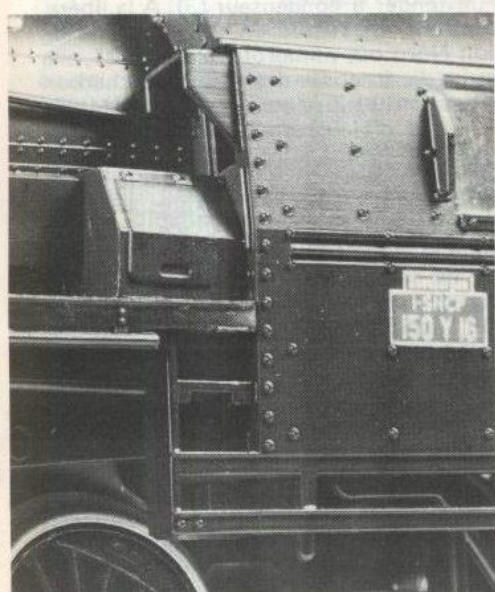
(2) Kriegsdampflokomotive Typ 1 : locomotive à vapeur de guerre type 1.

Ci-dessous : La 1-150 Y 1 attelée au tender 1-32 Y 1 ; l'avant de cette machine est différent de celui du modèle Liliput qui reproduit la 1-150 Y 16.

document j. gillot

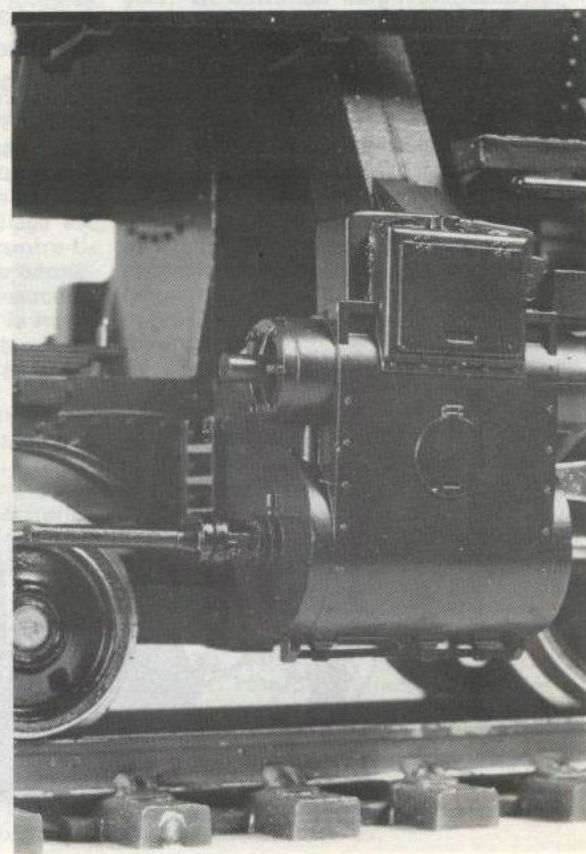
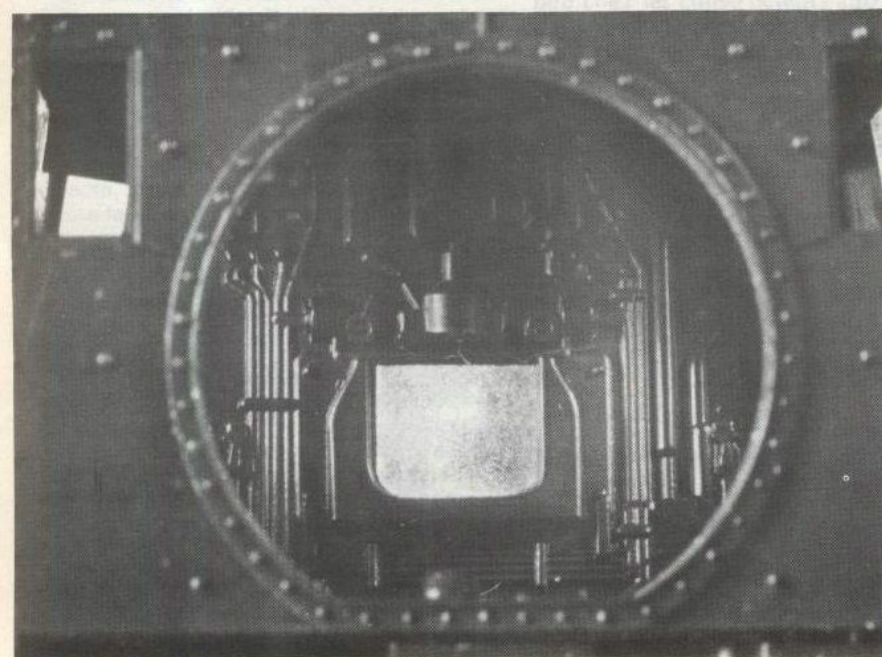






Photos : F. MARX

Légendes page suivante

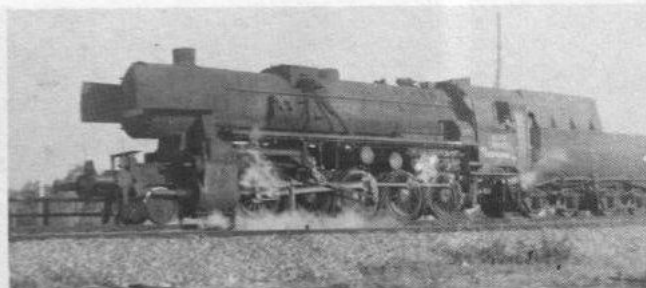


Pages précédentes :

La 150 Y 16 Liliput dégage une très bonne impression renforcée par la fidélité remarquable de l'embellissage et de la distribution. Notez la timonerie et les sabots de frein finement reproduits. Pourtant, la gravure de certains détails, sur la chaudière notamment, manque de relief ; c'est dommage ! Une précision : sur nos clichés, la lueur du foyer est rendue réaliste par le fait que la tension d'alimentation de l'ampoule a été volontairement limitée à 6 volts.

Ci-contre :

Strasbourg, le 28 août 1945. Ce n'est pas une 150 Y, mais la BR 52 5359, capturée par les Forces Alliées et qui sera cédée ensuite aux C.F. SAAR.



p. jeantet

notamment au niveau de l'abri, des appareillages, de la chaudière, du tablier, du bissel (roues pleines ou à rayons); sachez, par exemple, que la 1-150 Y 1657 possédait des écrans pare-fumées tandis que la 1-150 Y 3536 n'en possédait pas ! Numérotées 1-150 Y entre 123 et 7604 (inscriptions peintes, pas de plaque), ces locomotives sont accouplées, soit à des tenders à caisse semi-cylindrique 1-32 Y, entre 1593 à 7604 (23 unités), soit à des tenders à 4 essieux rigides 1-30 Y 244 à 6178

(5 unités). Leurs dépôts d'attache sont les mêmes que ceux des 150 Y incorporées au parc, auxquels s'ajoutent Audun-Le Roman, Lunès, Metz Frescaty, Ile Napoléon, Sarreguemines et Thionville. Une précision : à notre connaissance, toutes les 150 Y ont toujours été peintes en noir (sans filet). Les dernières unités ont été radiées le 7 avril 1959; les 1-150 Y 16, 5, 9 et 3536 ont été vendues, cette même année, aux Houillères du Nord et du Pas-de-Calais, où elles sont devenues, dans

l'ordre, HNY 1, 2, 3 et 4. Toutes étaient équipées d'un tender de 32 m³; la HNY 4 n'avait pas d'écran pare-fumées.

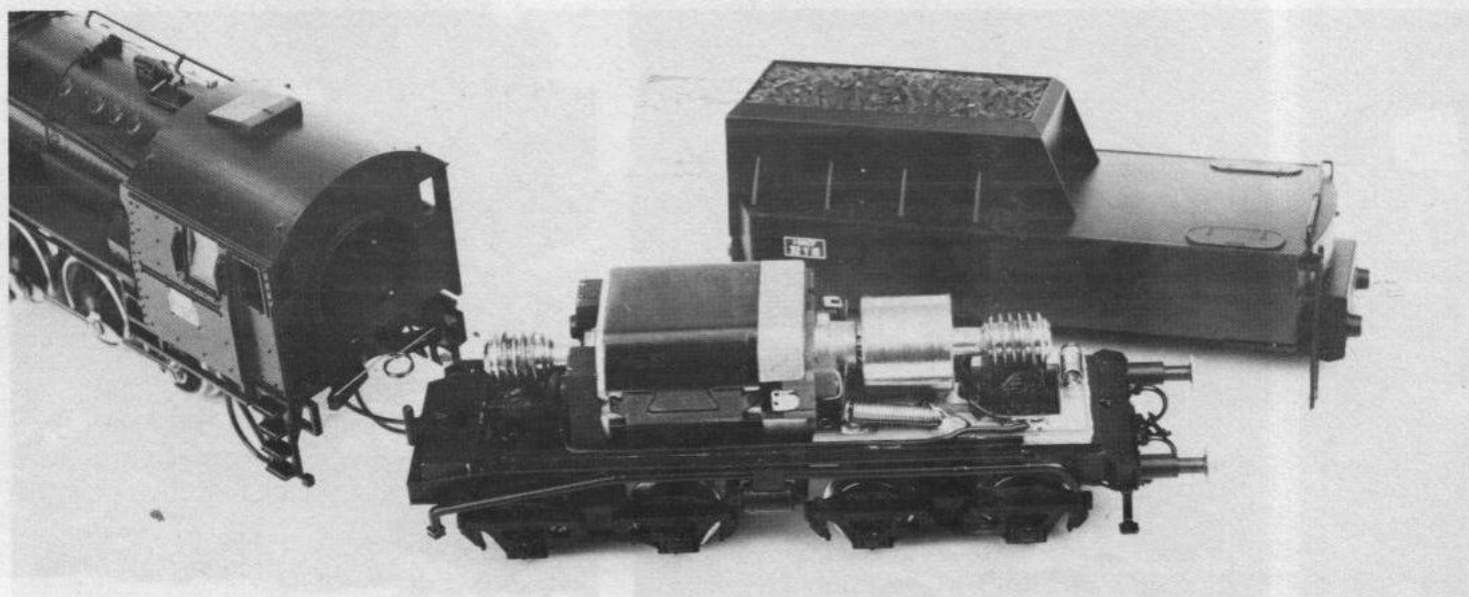
Une vingt-cinquième locomotive restée «hors inventaire», a été capturée déraillée en gare de Pont-de-la-Deûle (région Nord). Construite par Henschel en 1944 pour le «front de l'Est», elle était équipée d'un tender à condenseur (3). A la libération, elle est remise en service sur la région Nord où, numérotée 2-150 E 21, elle assure la traction des trains de charbon entre Lens et la région parisienne. Mutée au dépôt d'Hausbergen au début de l'année 1948 (avant juin), elle est renumérotée par la région Est 1-150 Y 1993 (4) et son tender, 1-13 D 1993. Après avoir été effectivement utilisée en Alsace, cette machine est restituée à la D.B. en avril 1951, qui ne semble pas l'avoir rallumée et la fait démolir en novembre 1953. La 1-150 Y 1993 est proposée, en HO, par Piko; malheureusement, ce modèle souffre de graves inexactitudes d'aspect, dont les plus marquantes sont l'absence des écrans pare-fumées, les roues du bissel à rayons

DIMENSIONS COMPAREES			
150 Y	Réelle	1/87	Liliput
Longueur hors tampons loco+ tender.	22780	261,8	268,8
Longueur du châssis de la locomotive	13580	156,1	160,8
Longueur du tender.	9200	105,7	108,0
Empattement total de la locomotive	9200	105,7	108,5
Hauteur du rail à la cheminée	4280	49,2	52,1
Distance dos à dos des flancs de roues		mini 14,3	14,4
Epaisseur des boudins	NEM 310	0,7/0,9	0,7
Hauteur des boudins		maxi 1,2	1,2
Diamètre des roues motrices.	1400	16,1	15,6
Diamètre des roues du bissel.	850	9,8	9,1
Diamètre des roues du tender	830	9,5	9,5

(3) Voir explications du fonctionnement du condenseur à la page 12 de l'ouvrage déjà cité.

(4) Puisqu'il s'agit de l'ex-BR 52 1993.

f. marx



BULLETIN D'ESSAI AU BANC DYNAMOMETRIQUE

Marche HLP		Marche en charge	
Démarrage	sous 2,8 V/170 mA	Courant absorbé maxi	610 mA
Vitesse mini	moins de 2 km/h sous 2,2 V/160 mA	Effort au crochet sous 12 V à 30 km/h . . .	150 cN
Vitesse maxi sous 12 V	65 km/h /300 mA	Puissance au crochet sous 12V à 30km/h . .	0,15 W
Vitesse limite en service	80 km/h sous 14 V/310 mA	Meilleur rendement	2,51% obtenu à 60 km/h pour un effort de 55cN

CHARGE DES TRAINS

Profil	Tension	Vitesse	Nombre de wagons (1)
Palier	12 V	30 km/h	50
	12 V	60 km/h	19
	16 V	80 km/h	17
Rampe de 20°/∞	12 V	60 km/h	10 (2)

(1) Rame composée de wagons à 2 essieux modèles Roco

(2) On notera une nette diminution des possibilités en rampe de 20°/∞, profil que les machines réelles n'ont d'ailleurs connu que dans des circonstances exceptionnelles.

au lieu de pleines, la forme erronée du tablier, des cylindres, de la façade avant et sa décoration fantaisiste...

Enfin, la locomotive BR 52 1619, construite par la S.A.C.M. en 1942, a été acquise directement par le réseau de la Société Métallurgique de Normandie (ligne Caen-Soumont) où elle circula sous le numéro S.M.N.-X 2.

AU 1/87, LA 150 Y 16 : DANS LA LIGNEE DE LA GAMME «PRESTIGE» LILIPUT ?

Après la 142 öBB, la S3/6 Bavaroise, les BR 05 et 45 de la D.B., c'est donc une BR 52 que Liliput a choisie pour compléter sa gamme «prestige». D'emblée, la version française 150 Y (référence 52-70) a belle allure. L'aspect massif de la locomotive réelle est bien rendu et l'embellage comme la distribution atteignent un niveau de réalisme comparable à celui de certaines productions artisanales helvétiques. La timonerie et les sabots de frein, réalisés en Rylsan, parfont l'ensemble. Le châssis métallique de la locomotive et le tender, réalisé intégralement en zamac injecté, procurent à l'ensemble de la machine la «masse» respectable de 580 g.

La 150 Y Liliput est vendue aux alentours de 880,00 F et pour un modèle de ce prix, nous avons trouvé la gravure correcte, sans plus. Les conduits de sablière, par exemple, sont trop discrets et auraient mérité d'être rapportés. De même, les plaques de numérotation ne sont pas gravées mais seulement obtenues par décoration en sérigraphie. Un mot sur la livrée : la teinte noire est juste, mais certaines inscriptions manquent à l'appel : numéro sur la façade arrière du tender (5), notam-

ment. Un détail nous a surpris : les poignées montoires situées sur la traverse avant sont rouges; avec ses tampons blancs, nul doute que cette 150 Y 16 est sensée circuler pendant une «semaine de la sécurité» !.. Au sujet des tampons, justement, Liliput continue à doter ses modèles de la série «prestige» de tampons à ressort, initiative que nous applaudissons. Les lanternes sont, bien entendu, fonctionnelles sur la locomotive comme sur le tender. Les amateurs de gadgets apprécieront le fumigène -livré prêt à fonctionner - et l'ampoule rougeâtre dissimulée dans le foyer. Pour notre part, nous sommes peu sensibles à ce genre de gadgets qui élèvent le prix de vente du modèle sans pour autant restituer, à l'échelle, la réalité. Sous 12 V, le foyer hyper-lumineux a le mérite de montrer l'intérieur de l'abri aménagé mais l'«atmosphère» n'y est pas ! Selon une coutume maintenant bien établie chez les constructeurs autrichiens, un petit sachet de pièces de détaillage est joint dans le boîtier (attelages, contre-tiges des pistons, échelles, etc). Une dernière remarque : nous préférons beaucoup quand Liliput livrait les tenders la hotte à combustible vide, car le «charbon» du tender 32Y manque vraiment de réalisme!

Maintenant nous voudrions expliquer pourquoi nous avons titré ce paragraphe sous forme d'une interrogation. Le tableau ci-contre «dimensions comparées» montre que la 150 Y Liliput a été traitée à l'échelle du 1/85. Les cotes de la machine réelle que nous avons utilisées, proviennent du recueil «diagramme des engins moteurs, titre 1, fascicule 6» au 1er janvier 1950 du service MT de la S.N.C.F. De deux choses l'une : soit certaines 150Y -dont la 16- présentaient effectivement des différences de dimensions, mais nous en doutons car dans ce cas, un problème de gabarit se serait posé, soit Liliput a vraiment traité son modèle au 1/85 et nous trouvons cette erreur fort regrettable pour un modèle de ce prix. Nous

avons l'habitude d'être exigeants avec les fabrications artisanales françaises et nous devons donc de l'être tout autant avec les productions étrangères de qualité.

EN LIGNE, LA PUISSANCE D'UNE VRAIE «DECAPOD»

Nous avons déjà dit tout le bien que nous pensions de la mécanique Liliput : souple (volant d'inertie), puissante, silencieuse. Sur le tender-moteur de la 150 Y, un seul bogie, dont les roues sont bandagées, est entraîné. Cela n'empêche nullement cette machine de développer une puissance remarquable à basse vitesse. Le rapport de réduction relativement grand (17/1) favorise les allures lentes en charge mais oblige à porter la tension à 14 V pour obtenir les 80 km/h haut-le-pied, et à 16 V pour remorquer, à cette vitesse, 17 wagons. Heureusement, le moteur, un Buhler, encaisse sans fatigue ni échauffement de telles tensions. Et sa souplesse exceptionnelle autorise des ralentis spectaculaires. Un détail : cette machine est prévue pour des courbes de 800 mm de rayon, mais avant de monter les contretiges des pistons, nous avons réussi à l'inscrire en courbe de 485 mm de rayon; un «sport» que nous déconseillons vivement !

CONCLUSION

Voici donc la première machine de la gamme «prestige» Liliput qui, à défaut d'être de conception française, a au moins figuré au parc de la S.N.C.F. En HO, elle offre des possibilités d'exploitation intéressantes : région Est lignes de Lorraine et d'Alsace, réseaux miniers du Nord et de l'Ouest; son excellent mécanisme se prête d'ailleurs fort bien au trafic des trains de marchandises lourds. Et elle plaira aux amateurs de beaux modèles. Dommage que certaines différences dimensionnelles nous laissent perplexes.

(5) Il est vrai que de nombreuses 150 Y de la S.N.C.F. étaient avares en inscriptions, et ceci ne concerne pas que les machines «hors inventaire» !

J. CHEVASSUS et J.H. LAVIE

Les voitures-lits T2 naquirent à la fin des années 60 pour répondre au succès grandissant de la formule «voiture-lits 2e classe». Finis les trains de luxe d'antan : les fastueuses voitures LX, avec leurs étoffes somptueuses, leurs panneaux de laque et de marqueterie, ont été mises au rancart ! 36 voyageurs de 2e classe peuvent prendre place dans les nouvelles T2 pour un supplément de prix accessible au plus grand nombre et dans des conditions de silence et de douceur de roulement bien supérieures à celles que pouvaient procurer leurs aïeules de 1929.

Grâce au R.M.A., les T2 sont maintenant disponibles en HO, mais le prix de vente élevé de ce modèle réduit laisserait supposer qu'il s'agit plutôt d'une voiture-lits 1re classe à compartiments «single» : en HO, les trains de luxe existent encore !

tes, inscriptions et bandeaux gris argent, après avoir passé plusieurs étapes intermédiaires de 1972 à 1976.

Actuellement, les types T2 et MU sont les voitures-lits les plus modernes de la S.N.C.F. En 1971, la C.I.W.L.T. avait étudié, en collaboration avec la firme helvétique Schlieren, le type T2s à 17 compartiments à 2 places sur un seul niveau. Absentes de l'inventaire de la S.N.C.F., ces T2s sont affectées à la D.B., aux C.F.F., F.S., öBB, N.S., D.S.B.

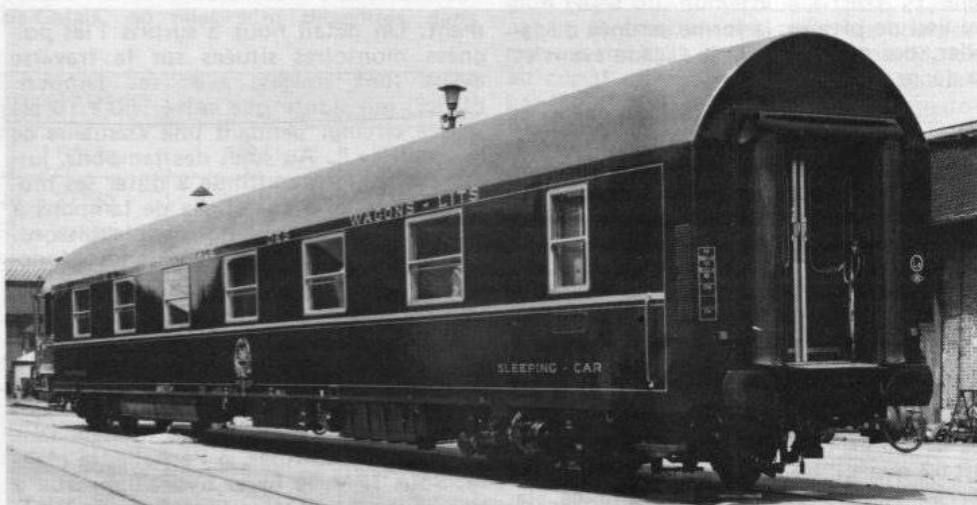
LES T2 DE LA S.N.C.F.

Les 20 premières T2 ont été livrées à la C.I.W.L.T. en 1968/69. Ces voitures présentent les caractéristiques suivantes : caisse de 26,400 m, bogies Minden-Deutz (type M5 à la S.N.C.F.), 18 compartiments de 2e classe (accessibles avec un supplément T2) à 2 lits sur 2 niveaux, à la manière des voitures-lits type P en acier inox sorties en 1955 (1). Les 9 compartiments inférieurs sont transformables à un seul lit par compartiments, accessibles avec un billet de 1re classe et un supplément «spécial»; c'est pour cette raison que les T2 sont considérées comme des voitures mixtes 1re/2e classe et sont répertoriées dans la série VLAB (lettres non inscrites sur la caisse).

À la suite des accords du 8 juin 1971, redéfinissant les conditions d'exploitation des voitures-lits de la C.I.W.L.T., 18 T2 ont été attribuées à la S.N.C.F., les 2 restantes passant au parc pool des F.S. (Italie). Les administrations ferroviaires firent construire par la suite 88 voitures similaires (soit un effectif total de 108 unités), les dernières étant livrées à la S.N.C.F. en 1976. Les séries les plus récentes ont bénéficié de plusieurs améliorations : bogies M6.2B, vitesse limite portée à 160 km/h (au lieu de 150), air conditionné, etc; ces améliorations sont progressivement appliquées aux véhicules de la première série.

En 1976, après regroupement des 20 voitures d'origine C.I.W.L.T. à la S.N.C.F. et réception des dernières unités, la répartition des T2 était de 100 voitures à la S.N.C.F. (dont 34 en pool), 2 en pool F.S. (Italie), 6 en pool S.N.C.B. (Belgique). Sur le plan décoration, la livrée d'origine : bleu de Savoie, filets jaune d'or, macarons C.I.W.L.T., a laissé la place à la nouvelle livrée «Trans-Euro-Nuit» bleu TEN, por-

(1) Mais les types P sont des VLAB (1re classe spéciale).



1

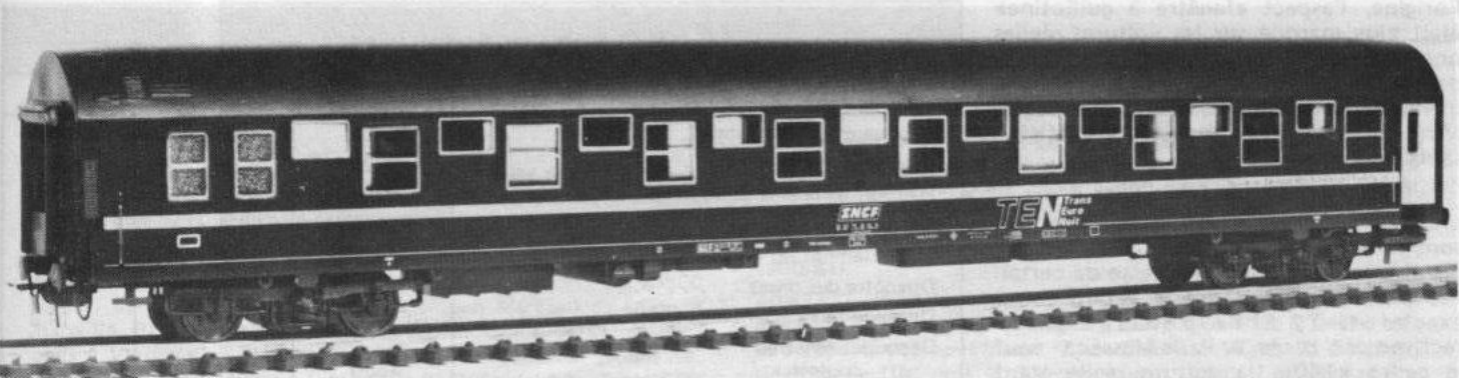
j.p. demoy

1. En 1975, la voiture-lits 61 87 75 81 115-0 de la S.N.C.F., ex-n° 5017 de la C.I.W.L.T. La voiture choisie par le R.M.A. appartient à cette série ; le modèle sortira d'ailleurs prochainement dans cette livrée « wagons-lits ».
2. La voiture-lits 71 87 75 70 182-1 de la S.N.C.F. C'est une T2 type 72 climatisée d'origine et équipée de bogies M6.2B. Plusieurs détails, l'appareillage sous châssis notamment, diffèrent du modèle R.M.A., mais la livrée « TEN » devrait être identique.

2

j.p. demoy





j. chevassus

3. Au 1/87^e, la voiture-lits type T2 du R.M.A. Les inscriptions, très nettes, ont été proprement apposées mais la disposition des bandes blanches est inexacte.

LE MODELE R.M.A.

L'annonce de la sortie d'une voiture-lits moderne, chez Jouef en 1977, avait ravi les modélistes : Rivarossi proposant déjà une voiture MU en HO, il paraissait évident que la grande firme nationale s'apprêtait à commercialiser une T2. Or, quelle ne fut pas notre surprise lorsque nous découvrîmes à Nuremberg, une... T2s des C.F.F. présentée également en livrée TEN rouge de la D.B.! Nous ignorons les motifs qui ont poussé Jouef à faire ce choix préjudiciable pour les amateurs français qui, malgré la similitude des livrées Trans-Euro-Nuit C.F.F. et S.N.C.F. ne s'y sont pas trompés : une T2s n'est pas une T2... et le modèle Jouef a disparu du catalogue 1981. Le parc réel des T2s est beaucoup plus réduit que celui des T2 (63 unités contre 108); bien sûr, les T2s étrangères viennent en France, mais les T2 de la S.N.C.F. circulent dans toute l'Europe et il était possible d'en tirer des versions italienne et belge.

Il ne restait plus qu'à espérer qu'une firme artisanale jette son dévolu sur la T2. C'est chose faite aujourd'hui, grâce au R.M.A. Précisons d'emblée que nous avons étudié le modèle réf. 455 (d'autres versions existent) proposée en kit au prix de 170,-F reproduisant la voiture 6187 7581 111-9 en livrée TEN à portes blan-

ches, une voiture qui appartient donc, en réalité, à la première série d'origine C.I.W. L.T. (ex-N° 5013 puis 5166 06 80 513).

Les caractéristiques principales de la T2 R.M.A. sont les suivantes :

- caisse, toiture et châssis : polystyrène épais
- bogies : matière plastique très rigide
- essieux : métalliques à axes en pointes tournant dans des portées en laiton
- aménagement intérieur : un (mauvais !) rêve, mais nous y reviendrons...

CAISSE ET CHASSIS REUSSIS MAIS LES BOGIES DEÇOIVENT

Peu de chose à dire sur le montage du kit R.M.A.; c'est une opération qui nécessite du soin, mais qui n'en demeure pas moins accessible même aux modélistes débutants. Nous ne nous attarderons pas non plus sur les qualités de roulement réputées des voitures voyageurs du R.M.A.; nous connaissons des voitures DEV de la marque qui circulent depuis plus de 15 ans sur un vaste réseau de club avec des traces d'usure minimales, là où des modèles à «boîtes d'essieux» en plastique ont rendu l'âme depuis bien longtemps.

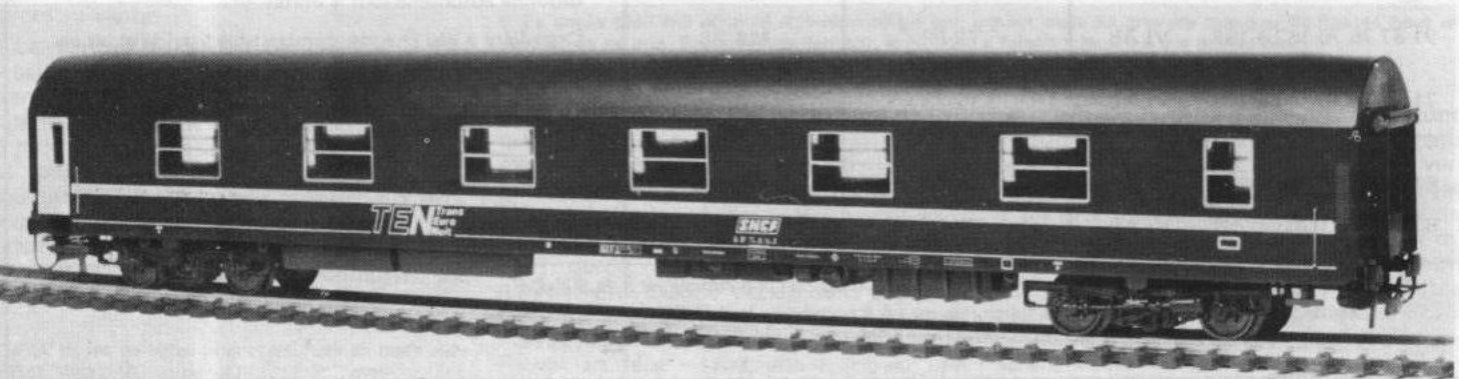
Comme le prouve le tableau des dimensions comparées, la T2 du R.M.A. respecte, dans l'ensemble, les cotes de la

voiture réelle. La gravure est bonne, mais il faut bien reconnaître que ce type de voitures ne posait aucune difficulté à l'échelle HO. Nous avons noté qu'un défaut apparaît à la jonction entre le plan de la face latérale et celui du pan légèrement coupé d'extrémité, côté compartiment au niveau des toilettes : cette jonction n'est ni franche, ni rectiligne; ce défaut n'est pas spécifique à l'exemplaire testé, il est très visible sous certains éclairages. D'autre part, les trous prévus pour les poignées montoires sont beaucoup trop gros pour le fil (réaliste : 4/10 mm) inclus dans le kit, d'où mauvais effet esthétique et fuite de colle par le trou au moment du montage (collage nécessaire, rien ne doit dépasser à l'intérieur de la caisse).

Sur le plan fidélité des détails, l'examen est rendu difficile par le fait que le modèle R.M.A. reproduit une T2 de la 1^{re} série ayant reçu l'air conditionné. Le fabricant a ménagé la chèvre et le chou en ne réalisant qu'un seul modèle, la décoration variant suivant les versions. Les caissons et l'appareillage situés sous le châssis sont corrects pour une voiture non climatisée, de même que les ouïes de ventilation et la statodyne EVR montée sur un seul bogie (contrairement au regret exprimé par notre confrère l'Indépendant du rail). Les baies vitrées sont bien restituées sur la version «époque actuelle», que nous avons choisie, mais il semble qu'à

4. Le modèle R.M.A. côté couloir ; notez la statodyne EVR montée sur le flanc du bogie situé au premier plan (un bon point).

j. chevassus



l'origine, l'aspect «fenêtre à guillotine» était plus marqué sur les voitures réelles non climatisées. Les bogies type M5 sont, dans l'ensemble, fidèles, mais leur gravure manque de finesse; les flancs des bogies Minden-Deutz Jouef étaient plus satisfaisants sur ce point.

La décoration de la T2 R.M.A. est, à première vue, réussie. Les inscriptions sont satisfaisantes à l'œil nu, mais n'atteignent néanmoins pas la finesse de certaines productions étrangères. Toutes sont exactes - la T2 61 87 75 81 111-9 est effectivement basée à Paris-Masséna - sauf le cadre «160», la voiture réelle étant encore limitée à 150 km/h, le 20 février 1981; cette petite entorse n'a de toute façon aucune importance, et puisque toutes les voitures-lits type T2 sont appelées à être autorisées à 160 km/h, la S.N.C.F. ne manquera pas de copier... le modèle R.M.A. d'ici peu !... Le sigle S.N.C.F. de la T2 R.M.A. est grossi 1,25 fois, ce qui est raisonnable mais... ce sigle et le marquage numérique à 12 chiffres, collés l'un contre l'autre, remplissent tout l'espace entre le bandeau et le liseré blancs, faisant cruellement ressortir le mauvais positionnement du bandeau blanc, placé trop bas. Cette même erreur a été commise pour la décoration des caisses C.I.W.L.T. (le bandeau et le liseré sont jaunes, dans cette version), d'où impossibilité d'apposer correctement les macarons de la Compagnie, entraînant un retard dans la livraison des modèles, non encore disponibles à la date où nous rédigeons ce test.

AMENAGEMENT INTERIEUR : TIREZ LES RIDEAUX !

Nous connaissions déjà l'aménagement intérieur en plastique et celui en laiton; nous avons fait ici la «rencontre du troisième type» ! Expliquons nous : le kit R.M.A. référence 455, vendu rappelons-le 170,- F, contient un aménagement inté-

DIMENSIONS COMPAREES			
V L A B	réelle	1/87	R.M.A.
Longueur hors tampons	26400	303,4	303,0
Largeur hors tout	2820	32,4	32,7
Hauteur au-dessus du rail	4260	49,0	49,8
Entraxe pivots de bogies	19000	218,4	217,6
Empattement du bogie	2500	28,7	28,4
Diamètre des roues	920	10,6	11,0
Distance faces intérieures roues	NEM 310	14,3	14,3
Découpes fenêtres			
couloir	1550	17,8	17,6
	1040	11,9	11,9
compartiment haut	974	11,2	11,0
	574	6,6	6,5
compartiment bas	1010	11,6	11,4
	975	11,2	11,3
W C	1000	11,5	11,4
	660	7,6	7,5

rieur sous la forme de 5 planches en carton décorées à découper et à coller ! En supplément, il faut 36 couchettes (20,- F le sachet de 40 couchettes au R.M.A.) et 9 banquettes à 2 places (10,- F la grappe de banquettes et il en faut deux). Le prix total du modèle aménagé est donc de 210,- F. Un prix prohibitif pour un modèle dont l'aménagement intérieur vaguement stylisé n'a rien de comparable avec les aménagements détaillés des productions courantes actuelles, ne serait-ce que les différentes voitures-lits proposées par des firmes étrangères au... 1/160. Le R.M.A. a pratiqué ici ce que nous appelons «du modélisme pauvre pour gens riches» ! Une seule solution : tirez les rideaux ! Nous n'étonnerons personne en disant que les voitures-lits circulent essentiellement la nuit; c'est leur raison d'être. Et la nuit, les rideaux - au moins pour les

baies situées côté compartiments - sont tirés. En HO, ces rideaux seront réalisés en papier Canson couleur «mastic». Côté couloir, vous aurez le choix entre repeindre à la peinture acrylique ton gris clair tirant légèrement sur le vert, la «cloison» longitudinale des compartiments fournie par le R.M.A., ou équiper également les baies vitrées avec des rideaux.

CONCLUSION

Les modélistes ayant situé leur réseau à l'époque actuelle doivent impérativement acquérir cinq types de véhicules pour leurs trains de nuit : voitures-couchettes type VU 75 Mougel et UIC Euro-politrains ou Jouef, voitures-lits T2 R.M.A. et MU Rivarossi. Toutes ces voitures sont indispensables pour composer, au

PARC S.N.C.F. AU 20/02/81

Séries	Types	Bogies	Chauffage
61 87 75 71 101 à 120* VLAB	T2 (ex-CIWL)	M5	A l'origine : chaudière à eau chaude, combustible liquide; toutes transformées avec air conditionné autonome sauf 75 71 106 et 116 non modifiées et 75 71 103 équipée d'une chaudière à charbon
61 87 75 71 121 à 155 VLAB	T2-70	M6.2B	Chaudière à eau chaude, combustible liquide et air conditionné autonome sauf 4 unités
71 87 75 70 162 à 182 VLAB	T2-72	M6.2B	Chaudière à eau chaude, combustible liquide et air conditionné autonome
71 87 75 70 183 à 187 VLAB	T2-73	M6.2B	- d° -
61 87 75 71 188 à 192 VLAB	* T2-73	M6.2B	- d° -
61 87 75 71 193 à 202 VLAB	T2-74	M6.2B	- d° -
61 87 75 71 203 à 208 VLAB	T2-75	M6.2B	- d° -

* D'origine C.I.W.L.T. N° 5001 à 5020 puis 51 66 06 80 501 à 520, cédées à la S.N.C.F.

Nota : régime d'échange 61 pour les unités du parc propre de la S.N.C.F.

régime d'échange 71 pour les unités exploitées en commun (pool W.L.)

LA COMPOSITION DES TRAINS

EST/SUD-EST

Les T2 sont engagées dans la composition des trains rapides et express nocturnes, tant sur les relations radiales que transversales; le rapide 1596/97 appartient à cette dernière catégorie.

Rapide 1596/1597 Strasbourg-Vintimiglia C 140 (été 1975)
BB 16000 (Jouef, Hornby) de Strasbourg à Belfort, BB 25500 (Jouef) de Belfort à Dijon, BB 9200 (Jouef, Märklin) de Dijon à Marseille, BB 25200 (BB 9200 ou 16000 modèle modifié) de Marseille à Vintimiglia — Besançon-Dijon 1 Paz OCEM RA (Jouef réf. 5650, Hornby), Strasbourg-Dijon 1 Da PLM 3 essieux modernisé SE (RMA), Strasbourg-Vintimiglia 1 B9c9x UIC type Y (Europolitains, Jouef réf. 5297), 1 A4c4B5c5x UIC type Y (Europolitains), 1 VLAB type T2 (RMA), 1 B4Dd PLM modernisée SE (remplacez par B5D OCEM France-Trains), 2 B10DEV type U (RMA), 1 A8 DEV type U (RMA), Hagen-Vintimiglia 1 B10 UIC type Y (Europolitains, Jouef réf. 5292), Frankfurt-Vintimiglia 1 A4B5x UIC type Y (Europolitains), 1 B9c9x UIC type Y (Europolitains, Jouef réf. 5297), Paris-Marseille du 5041 à Avignon 1 Pez OCEM RA (France-Trains réf. 407) Lyon-Marseille 2 Paz OCEM RA (Jouef réf. 5650, Hornby).

Avant de quitter le Réseau de l'Est, nous signalons aux possesseurs du modèle Jouef de la T2s de la D.B. que ce type de voitures circule plus ou moins régulièrement en France, notamment dans l'Express 253-252 Paris Est-Frankfurt.

SUD-EST/SUD-OUEST/OUEST

Palombe bleue, Occitan, Esterel, Phocéan, Rhône-Océan... tous ces trains appartiennent à une «nouvelle race» de rapides nocturnes de qualité ne comprenant que des places couchées : voitures couchettes climatisées type VU 75 (avec ses UIC, le Rhône-Océan est

une exception !) et voitures-lits type T2. Marche accélérée, temps de stationnement en gares réduit ayant imposé la suppression des trafics bagages, colis et poste, reportés soit dans des sillons spécialisés, soit dans des trains classiques conservés parallèlement.

Rapide 5348/5349 «Le Rhône Océan» Lyon-Nantes C 140 (hiver 1980/81)

BB 67300 (67000 Lima réf. 8036 modifiée), Lyon-Tours 1 A4c4B5c5x UIC type Y (Europolitains), Lyon-Brest 2 A4c4B5c5x UIC type Y (Europolitains), Lyon-Nantes 1 VLAB T2 (RMA), 2 A4c4B5c5x UIC type Y (Europolitains), 1 DD U 66 (porte-autos Europolitains, Jouef).

SUD-EST

Avouez qu'il était difficile de parler de voitures-lits sans citer la composition du plus célèbre des trains de nuit ! D'autant plus que le Train Bleu, tout au moins dans sa période aristocratique (avec voiture-salon et sans couchettes) est la rame la plus souvent demandée dans notre courrier concernant la composition des trains (voir également LR 401 page 41) !

Rapide 183 «le Train Bleu» Paris-Lyon-Vintimiglia via Marseille Blancarde C 140 (été 1972)

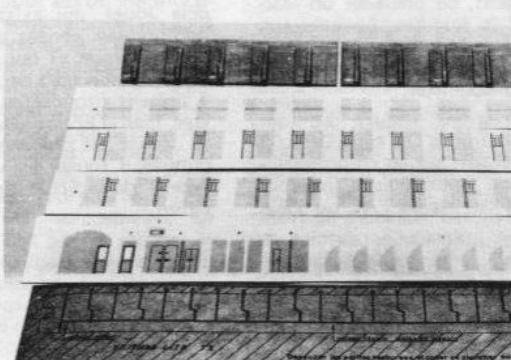
BB 9300 (BB 9200 Jouef ou Märklin modifiée) de Paris à Avignon, BB 25200 (BB 16000 Hornby ou Jouef modifiée) d'Avignon à Nice, BB 25500 (Jouef) de Nice à Vintimiglia — Paris-Nice 1 VLAs type P (Rivarossi réf. 2513), 1 VLAB type T2 (RMA), 2 VLAB type MU (Rivarossi réf. 2517), 1 VR type 46 places (France-Trains réf. 301), 1 VSR salon ex-Pullman CA (France-Trains réf. 304), Paris-Vintimiglia 2 VLAB type MU (Rivarossi réf. 2517), 1 VLAB type T2 (RMA), 1 VLAs type P (Rivarossi réf. 2513), 1 Dd4s type U (Jouef réf. 5295, France-Trains réf. 283).

1/87, la quasi-totalité des rames nocturnes régulières de la S.N.C.F. circulant en 1981.

Malgré cette «nécessité d'exploitation», les modélistes ne doivent pas, pour autant, perdre leur esprit critique. Car enfin, que nous propose le R.M.A. pour 170,-F (et même 210,-F si l'on choisit d'équiper la voiture d'un aménagement d'une autre époque) ? Un modèle d'aspect correct, bien décoré dans l'ensemble, disposant d'une excellente tenue en ligne et bénéficiant d'une réputation de solidité et de «sérieux» justifiée. Seul l'aménagement intérieur apporte une ombre (une véritable «éclipse» !) au tableau. Et la concurrence ? Les autres artisans français proposent leurs voitures voyageurs au 1/87 dans la même gamme de prix. Et ceci nous amène à faire les trois réflexions suivantes :

- La voiture-restaurant Quick-Pick, à l'échelle HO de chez Ade est vendue 98 DM (environ 235,-FF) en R.F.A. (2) ; ce kit a été jugé «trop cher» par l'ensemble de la presse spécialisée allemande et pourtant, il faut reconnaître en toute bonne foi qu'une voiture Ade, par rapport aux productions françaises équivalentes, c'est «autre chose» ; il suffit d'observer son aménagement (l'éclairage est compris), ses bogies, le dessous de son châssis...

(2) Mais les voitures plus classiques de chez Ade (Am, Bm UIC type X), tout aussi détaillées, coûtent bien moins cher (équivalent de 120,-F à 150,-F) !

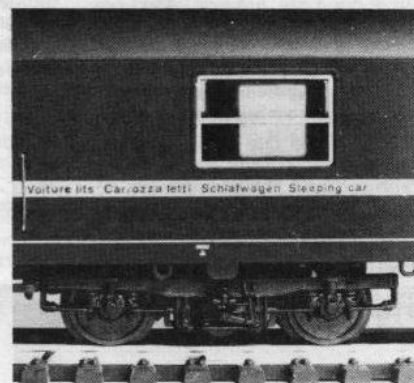


5

5. Non, ce n'est pas un jeu de découpage pour jeunes enfants, mais l'aménagement intérieur d'un modèle réduit proposé à un prix « haut de gamme » !

6. Le bogie type M5 du R.M.A. présente un bon aspect mais sa gravure manque de finesse pour un modèle de ce prix. Proportionnellement, le R.M.A. « faisait mieux » il y a quinze ans.

- Les expositions pluridisciplinaires de maquettisme (train, auto, bateau, avion) permettent d'intéressantes comparaisons ; les modèles réduits ferroviaires proposés en kits sont, toutes choses égales par ailleurs, les plus onéreux. Que nos fabricants prennent garde : les maquettes militaires n'ayant plus bonne presse dans plusieurs pays occidentaux, les grandes firmes de maquettes plastique - le «géant» américain Revell en tête - semblent éprouver une «passion» soudaine pour les chemins de fer européens...



6

j. chevassus

- A l'échelle N, Fleischmann propose une voiture-lits T2 (étrangère, certes, mais seules les inscriptions diffèrent de la version S.N.C.F.) toute montée et aménagée à un prix moitié moins élevé que celui du kit T2 R.M.A. au 1/87. Au moment du choix de l'échelle, tous ceux qui débutent dans le modélisme ferroviaire «adulte» n'auront-ils pas l'impression qu'en France, le HO est une échelle «onéreuse» réservée à une élite, un «train de luxe» ?